Thursday, 27th February 1958

LOK SABHA DEBATES

SECOND SERIES

VOLUME XII, 1958.

(24th February to 10th March, 1958)

FOURTH SESSION, 1958

(Vol. XII contains Nos. 11 to 20)

LOK SABHA SECRETARIAT
NEW DELHI

CONTENTS

[Second Series, Volume XII—24th February to 10th March, 1958.]

	COLUMNS
No. 11—24th February, 1958.	
Death of Maulana Azad, Shri B. Das and Shri V. M. Obaidullah . . .	2091—2106
Daily Digests	2107—08
No. 12—Tuesday, 25th February, 1958.	
Oral Answers to Questions—	
Starred Questions Nos. 449 to 452, 454, 456 to 459, 461 to 465 and 467 . .	2109—44
Written Answers to Questions—	
Starred Questions Nos. 406 to 448, 453, 455, 460, 466, 468 to 491 . . .	2144—82
Unstarred Questions Nos. 482 to 596	2182—2255
Death of Shri S. K. Banerjea	2255
Motions for Adjournment—	
1. Explosion of ammunition at Pathankot railway siding ; and . . .	2255—57
2. Death of and injury to army personnel during firing training at Ambala .	2257—59
Papers laid on the Table	2259—63
Messages from Rajya Sabha	2263-64
Ancient Monuments and Archaeological sites and Remains Bill—Laid on the Table as passed by Rajya Sabha	2264
Petitions re: Representation of the People Act and Indian Post Office Rules	2264
Demands for Supplementary Grants (Railways 1957-58 . . .	2264
Probation of Offenders Bill—Report of Joint Committee presented .	2264
Calling Attention to Matter of Urgent Public Importance—	
Reservation of seats for Scheduled Castes	2264—66
Correction of Answer to Starred Question No. 205	2266
Statement re: Accidents in Collieries near Asansol	2267—73
Bills Introduced—	
1. Control of Shipping (Continuance) Bill	2273
2. Appropriation Bill	2273-74
Appropriation Bill—	
Motion to Consider	2274
Central Sales Tax (Amendment) Bill—	
Motion to consider	2274—76
Clauses 1 and 2	2275
Motion to pass	2275
Motion re: Suspension of First Proviso to Rule 74 . .	2276-77
Merchant Shipping Bill—	
Motion to refer to Joint Committee . .	2277—96, 2296—2367
Business of the House	2296
Statement re: Explosion at Pathankot	2267—72

COLUMNS

Business Advisory Committee—
Nineteenth Report 2372
Daily Digest . . . . 2373—76

No. 13—*Wednesday, 26th February,* 1958.

Oral Answers to Questions—
Starred Questions Nos. 492 to 496, 498, 500 to 502, 504 to 508, 511 to 513 and 515 to 520 . . . . 2387—2422
Written Answers to Questions—
Starred Questions Nos. 497, 499, 503, 509, 510, 514, 521 to 529 . . . 2423—29
Unstarred Questions Nos. 597 to 627, 628 to 655 and 657 to 667 . . . 2429—69

Motion for Adjournment—
Police firing on employees of H.L.A. . . . . 2469—76
Papers laid on the Table 2476-77
Committee on Private Members' Bills and Resolutions—
Fifteenth Report 2477
Statement *re* :—
Strike by students of Delhi Polytechnic 2477-78
Business Advisory Committee—
Nineteenth Report 2478
Appropriation Bill Passed 2479
Railway Budget—General Discussion . . . . 2479—2598
Statement *re* : Railway Accident at Sonapur Station . . . . . 2598—2600
Daily Digest . . . . 2601—06

No. 14—*Thursday, 27th February,* 1958.

Oral Answers to Questions—
Starred Questions Nos. 530 to 536. 538 to 542, 544, 548, 550, 552, 553 and 556 . 2607—44
Written Answers to Questions—
Starred Questions Nos. 537, 543, 545 to 547 549, 551, 554, 555 and 557 to 569 . 2644—55
Unstarred Questions Nos. 668 to 704 and 766 to 711 . . . . . . 2655—83
Motion for Adjournment—
Fast by Shrimati Sudha Joshi in Goan Jail . . . . 2683—87
Papers Laid on the Table 2688
Statement *re* : Explosions at Pathankot 2689-90
Committee on Absence of Members from the Sittings of the House—
Fifth Report 2690
Election to Committee—
Employees' State Insurance Corporation 2690-91
Railway Budget—General Discussion . . . . 2691—2824
Statement *re* : Accident at the Army Firing range at Ambala . . . . 2824—26
Daily Digest . . . . 2826—32

No. 15—*Friday, 28th February,* 1958.

Oral Answers to Questions—
Starred Questions Nos. 570 to 581, 583 to 585 and 587 to 589 . . . . 2833—69
Written Answers to Questions—
Starred Questions Nos. 582 and 586 . . . . 2869—81
Unstarred Questions Nos. 712 to 766 . . . . 2881—2912

COLUMNS

Paper laid on the Table 2912
Leave of Absence 2912-13
Business of the House 2913
Railway Budget—General Discussion 2914 65
Committee on Private Members' Bills and Resolutions—
Fifteenth Report 2965
Resolution re: Commission to inquire into indiscipline among students—Concluded 2966—3007
Presentation of General Budget . . . . 3007—33
Finance Bill—Introduced 3033-34
Gift-Tax Bill—Introduced 3034
Estate Duty (Amendment) Bill—Introduced 3034
Daily Digest . . . . 3035—40

No. 16—Monday, 3rd March, 1958.

Oral Answers to Questions—
Starred Questions Nos. 611, 612, 614, 616 to 630, 632 to 634 . . . . . 3041—76
Written Answers to Questions—
Starred Questions Nos. 615, 631, 635 to 655 . . . . 3076—89
Unstarred Questions Nos. 767 to 820 . . . . 3089—3118
Death of Shri Durga Charan Banerjee 3119
Papers laid on the Table 3119
Messages from Rajya Sabha 3120-21
Calling Attention to Matter of Urgent Public Importance—
Talks held with Dr. Graham 3122-23
Correction of Answer to Supplementaries to Starred Question No. 219 . . 3122—24
Rice Milling Industry (Regulation) Bill—Introduced 3124
Railway Budget—General Discussion . . . . 3124—3209
Demands for Supplementary Grants (Railways), 1957-58 . . . . . 3209—40
Daily Digest . . . . 3241—46

No. 17—Tuesday, 4th March, 1958.

Oral Answers to Questions—
Starred Questions Nos. 656 to 660 and 662 to 669 . . . . . 3247—78
Written Answers to Questions—
Starred Questions Nos. 661 and 670 to 703 . . . . . . 3278—97
Unstarred Questions Nos. 821 to 893 . . . . . . 3298—3336
Point of Information 3336
Papers laid on the Table 3336-37
Election to Committee 3337-38
Demands for Supplementary Grants—Railways, 1957-58 . . . . . 3338—93
Demands for Grants—Railways, 1958-59 . . . . 3393—3504
Daily Digest . . . . 3505—10

No. 18—Friday, 7th March, 1958.

Oral Answers to Questions—
Starred Questions Nos. 705, 707 to 709, 712, 714, 715, 717, 718, 721, 723, 725, 728 to 731, 734 to 738 . . . . 3511—47

	COLUMNS
Written Answers to Questions—	
Starred Questions Nos. 704, 706, 710, 711, 713, 716, 719, 720, 722, 724, 726, 727, 732, 733, 739 to 753	3547—62
Unstarred Questions Nos. 894 to 998	3563-3622
Appropriation (Railways) Bill, 1958—Introduced	3623
Demands for Grants—Railways	3623—87
Bills Introduced—	
(1) The Code of Criminal Procedure (Amendment) Bill 1958 (Amendment of sections 342 and 562) by Shri Raghubir Sahai.	3687
(2) The Code of Civil Procedure (Amendment) Bill, 1958 (Omission of section 87-B) by Shri M. L. Dwivedi	3687-88
(3) The Management of Light Railways (Taking over by the State) Bill, 1958, by Shri Jhulan Sinha	3746
(4) The Salaries and Allowances of Members of Parliament (Amendment) Bill, 1958 (Amendment of section 6) by Shri N. Keshava	3747-48
Indian Penal Code (Amendment) Bill Insertion of New Section 124-B)—	
Motion to Consider	3688—3701
Indian Penal Code (Amendment) Bill (Amendment of section 304-A)—	
Motion to consider	3701—10
Indian Arms (Amendment) Bill (Amendment of Section 4)—	
Motion to consider—Negatived	3711—32
Code of Criminal Procedure (Amendment) Bill (Amendment of sections 561-A and 517)—	
Motion to consider—Negatived	3733—42
Indian Penal Code (Amendment) Bill (Omission of section 497)—	
Motion to consider	3743—46
Daily Digest	3749—54
No. 19—Saturday, 8th March 1958.	
Oral Answers to Questions—	
Starred Questions Nos. 754 to 757, 759, 761 to 764, 766, 767, 771, 772, 774 to 776, 778 to 783 and 7867—88	3755—91
Written Answers to Questions—	
Starred Questions Nos. 758, 760, 765, 768 to 770, 773, 777, 784 and 785	3791—96
Unstarred Questions Nos. 999 to 1065	3796—3836
Papers laid on the Table	3837-38
Calling Attention to Matter of Urgent Public Importance—	
Raid by Pakistani nationals	3839—41
Business of the House	3841
Appropriation (Railways) Bill—Passed	3842
Demands for Grants on Account	3842—69
Demands for Grants—Railways—	
Demand No. 1	3869—13
Demands Nos. 2 to 18 and 20	3913—4002
Daily Digest	4003—08
No. 20—Monday, 10th March, 1958.	
Oral Answers to Questions—	
Starred Questions Nos. 790 to 793, 795, 797, 801, 803, 804, 806, 810 to 813 and 815	4009—45
Short Notice Question No. 4	4046-47
Written Answers to Questions—	
Starred Questions Nos. 789, 794, 796, 798 to 800, 802, 805, 807 to 809, 814, 816 to 836	4047—66
Unstarred Questions Nos. 1066 to 1083 and 1085 to 1126	4066—4102

	Columns
Papers laid on the Table	4102
Appropriation (Vote on Account) Bill—Introduced	4102-03
Demands for Grants—Railways	4103—54
Control of Shipping (Continuance) Bill—	
Motion to Consider	4154—88
Clauses 2 and 1	4182-83
Motion to Pass	4183
Indian Post Office (Amendment) Bill as Passed by Rajya Sabha—	
Motion to consider (as passed by Rajya Sabha)	4188—4238
Clauses 1 to 4	4238
Motion to Pass	4238
Business Advisory Committee—	
Twentieth Report	4238
Daily Digest	4239—41

N. B.—The sign above a name of a Member on Questions, which were orally answered, indicates that the Question was actually asked on the floor of the House by that Member.

LOK SABHA

Thursday, 27th February, 1958

The Lok Sabha met at Eleven of the Clock.

[MR. SPEAKER *in the Chair.*]

ORAL ANSWERS TO QUESTIONS

Bharat Sevak Samaj

+

*530. { **Shri S. C. Samanta:** **Shri Bhakt Darshan:** **Shri Sabodh Hansda:** }

Will the Minister of **Planning** be pleased to refer to the reply given to Starred Question No. 841 on the 5th December, 1957 and state:

(a) whether the Scheme of Bharat Sevak Samaj to establish 50 Public Co-operation Centres in Community Development areas and outside has finally been approved by Government;

(b) if so, the nature of the Scheme finally approved; and

(c) the places selected for the establishment of these centres?

The Parliamentary Secretary to the Minister of Labour and Employment and Planning (Shri L. N. Mishra): (a) No, Sir, The Bharat Sevak Samaj has since been advised to revise their scheme and the revised scheme is still awaited.

(b) and (c). Do not arise.

श्री स० चं० सामन्त : क्या मै जान सकता हूं कि गवर्नमेंट ने ऐसा कोई प्रस्ताव किसी दूसरी संस्था के पास भी भेजा है ?

श्री ल० ना० मिश्र : जी हां, प्लैनिंग कमिशन ने आज से एक साल पहले करीब २२ संस्थाओं को इस तरह की सूचना भेजी थी कि जन सहयोग संगठित करे और पंच-वर्षीय योजना में सहयोग दें ।

श्री स० चं० सामन्त : क्या मे जान सकता हूं कि यह प्रस्ताव गवर्नमेंट के पास कब आया था और क्यों इतनी देर हुई है ?

श्री ल० ना० मिश्र : देर तो नहीं हुई है । स्कीम आई थी, उसके बाद डिटेल्स वर्क आउट हुये । उस को अभी भारत सेवक समाज को भेजा गया है । हमारा अन्दाजा है कि मार्च के गुजरते गुजरते यह स्कीम मंजूर हो जायेगी ।

श्री भक्त दर्शन : श्रीमान, क्या मैं जान सकता हूं कि इस प्रकार के कामो के लिये दूसरी योजना में कितना रुपया रखा गया है और उसको खर्च करने की क्या व्यवस्था की जा रही है ?

श्री ल० ना० मिश्र : द्वितीय पंच वर्षीय योजना में जन सहयोग के लिये ५ करोड़ रुपया है । उसमें से १ करोड़ इरिगेशन ऐंड पावर मिनिस्ट्री खर्च कर रही है और ४ करोड़ प्लैनिंग कमिशन के जरिये से खर्च किया जायेगा । जहां तक खर्च का सवाल है, बहुत ज्यादा खर्च नहीं हुआ है । लेकिन भारत सेवक समाज के अलावा बहुत कम संस्थायें आगे बढ़ कर आई है । उम्मीद है कि दो तीन साल में जरूर ज्यादा खर्च हो सकेगा ।

पंडित द्वा० ना० तिवारी : क्या मैं जान सकता हूं कि सेंटर खोलने की इजाजत केवल भारत सेवक समाज को है या और भी

संस्थाओं को है ? यदि औरों को भी है तो कितनी संस्थाओं को सूचना दी गई है और कितनी संस्थाओं ने ऐसी सूचना भेजी है ?

श्री ल० ना० मिश्र : मेटर खोलने की सूचना हमने नही दी है, भारत सेवक समाज ने खुद पेश की है और इच्छा प्रकट की है। लेकिन किसी पर रोक नही है। अभी तत्काल १०० खोलने हैं। भारत सेवक समाज ने ५० की स्कीम भेजी है। और भी लोग भेज सकते हैं।

श्री म० ला० द्विवेदी : मै जानना चाहता हू कि यह स्कीम वास्तव मे है क्या और कितनी सस्थाओ ने भारत सरकार के पास योजना भेजी है। कितनी स्वीकार हो चुकी है और कितनी बाकी है।

श्रम और रोजगार तथा योजना मंत्री (श्री नन्दा) जहा तक मुझे याद है प्लैनिग कमिशन की तरफ से जितनी भी आल इडिया बाडीज है सब को यह इतला दी गई थी। खत लिखे गये थे कि इस किस्म का प्रोग्राम हमारे पास है और उस मे वे अपनी स्कीमें भेज सकते हैं। कुछ लोगो की तरफ से स्कीमे आई भी है।

श्री म० ला० द्विवेदी : मै ने पूछा था कि स्कीम क्या है, उस का उत्तर मत्री महोदय ने नही दिया।

श्री नन्दा : कई स्कीम्स हैं। जिस प्रोग्राम का जिक्र इस सवाल मे है वह इस किस्म का है कि १०० के लगभग गाव या ५० गाव इकट्ठा ले कर, उन में लोगों का सहयोग मिल सके। जो कम्यूनिटी प्रोजेक्टस वगैरह हैं या दूसरे काम है उन को मोबिलाइज करना, उन में लीडरशिप तैयार करना, इस किस्म की चीजें है।

Shri Raghubir Sahai: I would like to know how these centres will be selected and whether care would be taken to see that complete co-ordination takes place between the development authorities and the Bharat Sevak Samaj.

Shri Nanda: In the selection, of course, the Community Development Ministry certainly comes in o the picture. The States are being asked to take a hand in the selection.

श्री जगदीश अवस्थी : क्या मंत्री जी बताने का कष्ट करेंगे कि भारत सेवक समाज को द्वितीय पंच वर्षीय योजना के प्रचारार्थ कुछ आर्थिक सहायता दी जाती है? अगर दी जाती है तो कब से और कितनी ?

श्री ल० ना० मिश्र : यह सवाल उठता नही है, लेकिन भारत सेवक समाज को खास कर संस्था के लिये कोई पैसा नही दिया जाता है। कार्यक्रम के लिये दिया जाता है, जो कि भारत सेवक समाज तक ही सीमित नही है, अन्य संस्थाओ को भी मिलता है।

Shri Jaipal Singh: The hon. Minister just now said that letters are sent to all-India bodies. Does that preclude regional organisations and not having an all-India character?

Shri Nanda: No, Sir; the State Governments can in their turn get into touch with the various organisations functioning in the State.

Shri B. S. Murthy: May I know if there is any special significance in having these co-operative societies in community development areas?

Shri Nanda: These are not restricted to community development areas.

श्री वाजपेयी : अभी संसदीय सचिव महोदय ने और माननीय मंत्री जी ने जो उत्तर दिये वे परस्पर विरोधी हैं। संसदीय सचिव ने कहा कि प्लैनिंग कमिशन द्वारा किसी और संस्था से इस प्रकार की योजना नही मांगी गई है, भारत सेवक समाज ने स्वयं योजना भेजी है, जब कि मंत्री महोदय का उत्तर इस के विपरीत है। मैं जानना चाहता हूं कि वस्तुस्थिति क्या है।

श्री नन्दा : इस में कुछ बात नही है। यह जो स्कीम आई है उसे भारत सेवक समाज ने भेजा है, यह बात सही है। मगर प्लैनिंग कमिशन ने चिट्ठियां सब संस्थाओं को लिखी हैं और वे भी भेज सकती हैं।

श्री व. वाजपेयी : क्या उन संस्थाओं के नाम बताने की कृपा की जायेगी ?

श्री ज० ला० मिश्र : नाम बहुत है, लिस्ट लम्बी है । लेकिन २२ संस्थायें हैं ।

श्री म० ला० द्विवेदी : टेबल पर रख दीजिये ।

Peaceful Uses of Atomic Energy

***531. Shri Shree Narayan Das:** Will the **Prime Minister** be pleased to state:

(a) whether any, and if so, what offer was made by the Soviet Union for awarding scholarships to Indians for study on the peaceful uses of atomic energy;

(b) whether any students have been selected for being sent there; and

(c) if so, their number?

The Prime Minister and Minister of External Affairs and Finance (Shri Jawaharlal Nehru): (a) An offer to train students from friendly and under-developed countries, including India, in the Peaceful Uses of Atomic Energy was received from the Government of the Soviet Union As the offer did not make any mention of the Institutions at which the training would be imparted and further contained no particulars of the courses to which the trainees would be admitted, clarification was asked for and has just been obtained;

(b) No.

(c) Does not arise.

Shri Shree Narayan Das: May I know from the reply that has been received from the Soviet Government, what is the nature of the training that those institutions can impart there?

Shri Jawaharlal Nehru: I cannot reply to that question; I have not got the full reply. It is being considered by the Atomic Energy Department. It is not one type of training; there are many types of training—technical type and all that. As a matter of fact, we ourselves are giving training to many people from other countries, especially Asian countries.

Shri Jaipal Singh: In the reply that was given it was said that an offer to train students from friendly and under-developed countries was received. In which category do we find ourselves, friendly country or under-developed country?

Shri Jawaharlal Nehru: They are not mutually exclusive.

Shri Goray: How far is it true that in the ultimate analysis, there cannot be any peaceful use of atoms, because distinguished scientists like Albert Schweitzer have said that there cannot be any peaceful use of atomic enrgy?

Shri Jawaharlal Nehru: The way the hon. Member has put it, if I may say so, is patently wrong. He said there cannot be. Of course, there can be, there will be and there is being now. What possibly the hon. Member means is that while we are using it peacefully, it may be easily converted to non-peaceful use; that may be so, but there can be peaceful use. Of course, it is patent, but it may easily be misused.

Shri Goray: I think that it was pointed out that the temperatures that we have to create for this sort of splitting up of the atom are themselves of such nature that they are bound to harm the human race.

Shri Jawaharlal Nehru: I am unable to answer that question. On that opinions may be different.

Shipping for Cement Import

***532. Shri Rameshwar Tantia:** Will the **Minister of Commerce and Industry** be pleased to state:

(a) whether there was any shipping difficulty confronted by the State Trading Corporation of India (Private) Ltd. for the import of cement; and

(b) if so, what steps have been taken to make available required shipping for the import of cement and other goods by the Corporation?

The Minister of Commerce (Shri Kanungo): (a) The State Trading Corporation was not confronted with any shipping difficulty except during the 'Suez crisis' period.

(b) Does not arise.

श्री रामेश्वर टांटिया : क्या मैं जान सकता हूं कि सीमेंट के साथ किसी अन्य चीज़ के लिये भी जहाजों की कमी पड़ी ?

श्री कानूनगो : जवाब में दिया गया है कि स्वेज क्राइसिस के अलावा कभी हमें तकलीफ नहीं हुई ।

Shri Narayanankutty Menon: May I know whether there is any necessity of importing cement at all, in view of the fact that the Indian cement factories have large surplus in their hands?

Shri Kanungo: The urgency has been reduced.

Shri Gajendra Prasad Sinha: May I know with which country we have entered into a contract for import of cement and, whether that agreement has been fulfilled and the quota has been completed?

The Minister of Industry (Shri Manubhai Shah): We desired to import about 7,00,000 tons of cement of which 4,29,000 tons have arrived and about 42,000 tons are yet to arrive. The rest is being cancelled in view of the increased production in the country. The countries from which we imported cement are West Pakistan, Japan, Yugoslavia, Soviet Russia, Rumania, East Pakistan, Poland and Viet Nam.

श्री रघुनाथ सिंह : मैं यह जानना चाहता हूं कि आपने जो यह बाहर से सीमेंट इम्पोर्ट किया यह हिन्दुस्तानी जहाजों द्वारा ढोया गया या कि इसके लिये फारिन जहाज यूटीलाइज किये गये ?

श्री मनुभाई शाह : जहां तक हिन्दुस्तानी बाटम्स मिले उनको इस्तेमाल किया गया, और बाकी फारिन बाटम्स को इस्तेमाल किया गया ।

Shri Mahanty: In view of the fact that the cement import is being minimised now, may we if the Government is going to revise the pool price of cement?

Shri Manubhai Shah: That really does not arise out of this question. In the first instance, imports are now being totally stopped and there is no question of further import of cement.

Mr. Speaker: Order, order. I need not tell hon. Members what is relevant and what is not relevant. If it was about the Suez Canal shipping difficulties having been reduced, this question as to whether we are going to reduce the prices now may be a very pertinent question. We will go to the next question.

Foreign Exchange

*533. **Shrimati Tarkeshwari Sinha:** Will the Minister of Planning be pleased to state:

(a) whether the Planning Commission have evolved any method and procedure in order to be in more close touch with the Foreign Exchange position of the country; and

(b) if so, the nature of the same and how are they working?

The Parliamentary Secretary to the Minister of Labour and Employment and Planning (Shri L. N. Mishra): Arrangements have been made for consultations with the Planning Commission in all important matters relating to Finance Ministry's allotment of foreign exchange. These include:

(a) allotments to Central Ministries,

(b) allotments for commercial imports,

(c) allotments for capital goods required in the private sector, and

(d) allotments of foreign exchange to States for development projects.

The Planning Commission also keeps in touch with the progress of commitments entered into from time to time and the schedule of payments arising from such commitments. The foreign exchange resources position, having regard to earnings, external assistance and other factors is also reviewed by the Planning Commission jointly with the Ministry of Finance.

Shrimati Tarkeshwari Sinha: May I know whether the Planning Commission was constantly reviewing the position of the foreign exchange and whether they gave any warning to the Ministries concerned before the foreign exchange situation took such a serious turn; if not, why?

Shri L. N. Mishra: In the first instance, the foreign exchage crisis was nothing like unexpected. We know, Sir, in the original Plan we had a large gap in foreign exchange resources. It was anticipated and clearly explained in the Plan that the foreign exchange situation was going to be difficult. Secondly, the Planning Commission at that time was not in possession of full facts so as to anticipate the nature of the crisis.

Shrimati Tarkeshwari Sinha: Apart from the unfilled gap of Rs. 400 crores, a shortfall has occurred in the estimated requirements of capital goods imports. May I know why the Planning Commission did not give a proper estimate about our need for imported capital goods and, now with that shortfall, what precautions the Planning Commission is taking to see that a fresh estimate on the basis of reality is prepared, and what formula the Planning Commission has evolved in the matter?

The Minister of Labour and Employment and Planning (Shri Nanda): So far as the latter part of the question is concerned, the answer has been given in very clear terms that every precaution is being taken now, and continuously the whole thing is being kept under review so that there is not the slightest departure from whatever norms and whatever standards have to be maintained. But, so far as the past is concerned, it has been explained, I think, a number of times here how partly it was expected and partly because of new circumstances things were aggravated.

Shri Damani: May I know what is the link between the Planning Commission and the Finance Ministry to know the latest position of the resources and other connected matters?

The Deputy Minister of Planning (Shri S. N. Mishra): It has been pointed out in the body of the main reply itself that there are now regular consultations with the Finance Ministry and the Commerce and Industry for each half-yearly allotment. These consultations are of a very detailed nature.

Shri Ramanathan Chettiar: What will be the requirements in respect of foreign exchange for the rest of the Plan period?

Shri S. N. Mishra: It was indicated sometime back by the Finance Minister that the requirements would be of the order of Rs. 700 crores.

Shri Tyagi: Are all these deferred payment transactions effected by the private sector with foreign countries within the ceiling limits prescribed by the Planning Commission?

Shri L. N. Mishra: Yes, Sir; we hope it is so.

लाहौर के शिविर में शरणार्थी

*५३४. { डा० राम सुभग सिंह :
श्री डी० चं० शर्मा :
श्री वाजपेयी :
श्री रामेश्वर टांटिया :
श्री रघुनाथ सिंह :
श्री आसर :
श्री अधुसदन राव :

क्या प्रधान मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि लाहौर के डी० ए० वी० कालेज के भारतीय शरणार्थी शिविर के लगभग ७०० मेधो तथा हरिजनो और ६० अन्य शरणार्थियो को भारत आने की सुविधा नही दी जा रही है ;

(ख) यदि हा, तो इसके क्या कारण है ; और

(ग) क्या इन शरणार्थियो के भारत आने की कठिनाइयो को दूर करने के लिये प्रयत्न किये जायेंगे ?

वैदेशिक कार्य मंत्री के सभा-सचिव (श्री सादत अली खां) : (क) जी हा ।

(ख) पुलिस की जाच रिपोर्ट हासिल करने मे देरी होने के कारण उन लोगों को रोक लिया गया है ।

(ग) इन लोगो के उत्प्रवास के रास्ते में जो कठिनाइया है उन्हें दूर करने की कोशिशें की जा रही है । ये कोशिशे चल रही है ।

डा० राम सुभग सिंह : क्या यह सही है कि जब इन लोगों को भारत आने के लिये वीसा दिया गया उसके बाद वह कैम्प बन्द कर दिया गया था, पर बाद में पाकिस्तान पुलिस की ओर से आपत्ति उठायी गयी और उनको रोक लिया गया, तब से इन लोगों को खाने पीने की बड़ी कठिनाई हो रही है ?

श्री सादत अली खां : बात यह है कि यह कैम्प बरखास्त हो चुका था । उसमें सिर्फ एक ही आदमी था । जब यह खबर फैली कि यह कैम्प बन्द हो रहा है तो आठ सौ आदमी और चले आये जो कि इस कैम्प में पहले से न थे, और वे इस कैम्प के अतराफ में ठहर गये । हमने उनकी मदद की, इस सरदी के मौसम में उनके रहने और खाने पीने का हमने इन्तिजाम किया ।

Shri Ranga: In view of the fact that we are going on giving these visas to thousands and thousands of people from this side to go to Pakistan, why is it that the Government of India have not been able to help these 60 people, who are all I presume Indians, who are obliged to stay there and are not able to get visas to come to India?

The Prime Minister and Minister of External Affairs and Finance (Shri Jawaharlal Nehru): I do not know what the hon. Member exactly means The difficulty is that inspite of an agreement that they should give visas to this small number of people, Harijans chiefly, all kinds of obstacles have been placed in the way of their coming, in the sense that they are not cleared by police, something else had not happened and so on. So they hang on, and they have hung on there from month to month for a long period. Now, I believe, a batch of them has come recently or is coming. What are we to do about it?

Shri Ranga: Do we give them any assistance?

Shri Jawaharlal Nehru: If the hon. Member wants to know whether any assistance is given to them while they are there, of course, some assistance is given to them. At the same time, we cannot give a free camp to everybody who comes to stay there. We do give them assistance but they have been, naturally, inconvenienced very much by this.

श्री रघुनाथ सिंह : यह जाहिर होता है कि इन लोगों के यहां माने में हर प्रकार की कठिनाई पैदा हो रही है। मै जानना चाहता हूं कि पाकिस्तान द्वारा ये कठिनाइयां पैदा करना कितने दिन पूर्व शुरु किया गया। उनके रास्ते में बहुत दिनों से इस प्रकार की कठिनाई पैदा की जा रही है। मै जानना चाहता हूं कि इसकी लेटेस्ट पोजीशन क्या है। जहां तक हमने सुना है उस कैम्प में माठ सौ मादमी हैं। उनको वहां करीब ६ या ७ महीने हो गये हैं। वे अपने तमाम जेवर और जायदाद मादि बेच चुके हैं। अब उनके पास खाने भीने के वास्ते कुछ नही है।

श्री जवाहरलाल नेहरू : यह तो सुनने में आया है कि १०० आदमी आ रहे है, बाकी भी आयेंगे। आप कहते हैं कि कब से यह चीज शुरु हुई, तो यह तो एक ऐसी चीज है जो कि अपना रूप बदलती रहती है पर कायम रहती है।

श्री वाजपेयी : क्या यह सच है कि उन लोगों को राशन देना बन्द कर दिया गया है जिसकी वजह से उनको सख्त तकलीफ हो रही है ?

श्री जवाहरलाल नेहरू : किसकी तरफ से यह राशन देना बन्द कर दिया गया है ?

श्री वाजपेयी : हमारे डिप्टी हाई कमिश्नर की तरफ से उनके लिये खाने पीने का कुछ इन्तिजाम किया गया था। अखबारो में यह खबर छपी है कि अब वह मदद बन्द कर दी गयी है। यह कहां तक सही है ?

श्री जवाहरलाल नेहरू : जहां तक मुझे इल्म है राशन देना तो शुरु ही नही हुआ था, इसलिये उसके बन्द करने का सवाल ही नहीं उठता। उनको खाने के लिये कुछ दिया जाता था लेकिन उनको अलग अलग कर के कोई राशन नही दिया गया। उनकी इमदाद की गयी थी। राशन बन्द करने का तो सवाल ही नहीं है।

श्री रघुनाथ सिंह : सवाल यह है कि आठ सौ आदमी उस कैम्प में हैं और उन के पास खाने का कोई सामान नहीं है, तो हमारी सरकार उन के खाने का क्या इन्तजाम करने जा रही है।

Shri Jawaharlal Nehru: There is not a regular camp, Sir, to which regularly people come and stay. We help them from time to time. We have helped them. It is not a formal process of our opening a camp and enrolling people and registering them and giving them rations. But we have helped them and we continue to help them. But we do not wish to recognise a liability for running a camp indefinitely there and helping everybody who comes. That will be taking off the burden from the Pakistan Government's shoulders. It is their business to deal with this matter more expeditiously Otherwise, they will say, "it is all right." They will not deal with these things at all.

Dr. Ram Subhag Singh: These are persons who were given visas by the Indian Deputy High Commissioner, and after they got the visas, the Pakistan Government raised this objection. And then they again went to the D.A.V. College camp, found that camp was closed and so they are stranded now.

Shri Jawaharlal Nehru: The hon. Member has answered the various questions.

Shri M. L. Dwivedi: I request that Question No. 557 may also be taken along with Question No. 535.

The Minister of Commerce (Shri Kanungo): That is a different question, Sir.

Mr. Speaker: If that is different, we need not take it up along with Question No. 535.

Iron Ore to Poland

*535. { **Shri Panigrahi:**
Shri Elayaperumal:

Will the Minister of **Commerce and Industry** be pleased to state:

(a) whether any agreement has been signed recently with Poland for the export of iron ore to that country;

(b) if so, the quantity of ore to be exported; and

(c) how much of the agreed quantity will be supplied from the Orissa mines?

The Minister of Commerce (Shri Kanungo): (a) Yes, Sir.

(b) A quantity of 4,50,000 tons is proposed to be exported to Poland during the years, 1958, 1959 and 1960.

(c) The contract is not based on supplies from mines in a particular area.

Shri Panigrahi: May I now what is the purchase price fixed per ton of iron ore which is going to be exported to Poland, and how does it compare with the price of iron ore in other countries to which we export, like Japan?

Shri Kanungo: As I have said before, various times in the House, it will not be in the public interest to disclose the price for individual contracts.

Shri V. P. Nayar: May I now whether for this export, Cochin port will be used?

Shri Kanungo: About Cochin port, we have no idea yet, because we are trying to develop all possible ports in the west coast as also in the east coast. It all depends upon the haulage from the mines and the availability of transport.

Shri Heda: May I know whether sometime back there was a complaint from our overseas buyers that the iron ore that was contracted to be supplied to them was not being supplied in time, and may I know what is the position now?

Shri Kanungo: There was no complaint of that nature. In fact, whatever shipping programme has been altered, has been altered in consultation with the buyers.

Shri Mahanty: May I know whether any *quid pro quo* is attached to this agreement and whether any financial assistance would be available from the Government of Poland for developing the transport and port facilities?

Shri Kanungo: The price will be paid. That is *quid pro quo*.

Shri M. L. Dwivedi: May I know in what currency the payment is made?

Mr. Speaker: Next question.

Shri Gajendra Prasad Sinha: May I know—

Mr. Speaker: I have passed on to the next question.

चलचित्र संस्था और चलचित्र वित्त निगम

\+

५३६: { श्री भक्त दर्शन :
श्री स० चं० सामन्त :
श्री दी० चं० शर्मा
श्री संसार हरवानी :

क्या सूचना और प्रसारण मंत्री १० दिसम्बर, १९५७ के तारांकित प्रश्न संख्या ६३९ के उत्तर के सम्बन्ध में यह बताने की कृपा करेंगे कि चलचित्र संस्था, चलचित्र निर्माण विभाग और चलचित्र वित्त निगम की स्थापना के सम्बन्ध में इस बीच क्या प्रगति हुई है ?

सूचना और प्रसारण मंत्री (डा० केसकर) : इस विषय पर सरकार अभी सोच विचार कर रही है ।

श्री भक्त दर्शन : क्या मंत्री महोदय यह बताने की कृपा करेंगे कि इन तीन संस्थाओं में से प्रत्येक की स्थापना में देरी होने का कारण क्या है ?

Dr. Keskar: I have to inform the House that the delay is entirely due to the present difficult financial position. All these three units have been accepted in principle. Some of the preliminaries have been worked out but they are being delayed a little

on account of financial stringency. I hope that we will be able to set them up as quickly as possible.

श्री म० ला० द्विवेदी : अभी मंत्री महोदय ने कहा है कि इस विषय में कुछ फाइनशियल दिक्कतें हैं । मैं यह जानना चाहता हूं कि क्या सरकार ने इन संस्थाओं की रूपरेखा तैयार कर ली है ?

Dr. Keskar: As far as the Film Finance Corporation is concerned, the preliminary draft is ready after a sufficiently long discussion between the Finance Ministry and my Ministry. The plan for the other two units also is ready It will now depend on financial availability as to when we can begin all the three units.

Shri Ansar Harvani: May I know whether it is not a fact that, when the Film Finance Corporation has not come into existence, the Ministry of Information and Broadcasting has already financed certain film producers?

Dr. Keskar: No, Sir. That is not true There is only one case of a film producer being given a loan. There is no other such example.

श्री स० चं० सामन्त · क्या मंत्री महोदय यह बताने की कृपा करेंगे कि जो फिल्म फाइनेंस कार्पोरेशन स्थापित होगी, वह कैसी संस्थाओं को मदद देगी और इस सम्बन्ध में कोई शर्तें आरोपित की जायेंगी या नहीं ?

डा० केसकर : वह तो बहुत दूर का सवाल है । जब वह बनेगी, तो सब तफसील सामने रखे जायेंगे ।

श्री भक्त दर्शन : क्या गवर्नमेंट के ध्यान में यह बात आई है कि सेंट्रल बोर्ड ऑफ फिल्म सेन्सर्ज के होते हुए भी अभी तक हमारी फिल्मों में विलासिता और अश्लीलता का काफी अंश रहता है ? यदि हां, तो क्या बाकी दो संस्थाओं को छोड़कर कम से कम फिल्म प्रोडक्शन ब्यूरो की स्थापना में शीघ्रता की जायेगी ?

डा० केसकर : किस हद तक फिल्म अच्छी है या बुरी है, यह तो अपनी अपनी राय का सवाल है, लेकिन यह जरूर है कि हम चाहते हैं कि इस मामले में हम मुस्तैदी से काम करें । फिल्म प्रोडक्शन ब्यूरो के बारे में सब से बड़ा सवाल लीगल है, क्योंकि यह कान्स्टीट्यूशनल सवाल उठाया गया है कि स्क्रिप्ट का एक तरफ का मुआयना लीगली सम्भव है या नहीं और वह किस हद तक सम्भव है । इस मामले पर विचार रहो रहा है ।

Mineral Sands

*538. **Shri V. P. Nayar:** Will the **Prime Minister** be pleased to state:

(a) whether Export Licences for mineral sands from Shavara are also given for sands without monazite content of over 1:1%;

(b) if so, whether the Government of India collect any royalty on export of sand with higher monazite content; and

(c) the total amount collected by this since 1951-52?

The Prime Minister and Minister of External Affairs and Finance (Shri Jawaharlal Nehru): (a) The question is not clear. The position with regard to the export of ilmenite is that export is allowed of sands whose monazite content does not exceed 0 15%

(b) Yes. A special fee is collected by Government in respect of every ton of ilmenite exported which contains more than 0 10% monazite.

(c) About Rs 3 lakhs.

Shri V. P. Nayar: May I know whether it is a fact that Messrs Hopkins and Williams who export the sands collect a special rate for every decimal point in the monazite content above ·10 per cent and, if so, what is the total?

Shri Jawaharlal Nehru: I do not know about the firm, but *prior to* December, 1955, ilmenite sands with

monazite content higher than ·1 per cent were allowed in special cases on payment of a special fee to Government. From December, 1955 onwards, a certain relaxation in the monazite content has been allowed up to ·15 per cent in order to step up the production of ilmenite. The relaxation is at present valid to the end of June, 1958. A special fee of Re. 1 per every ton of ilmenite exported, which contained more than ·10 per cent monazite, is collected by the Central Government.

Shri V. P. Nayar: I want to know whether Government have any machinery to find out whether this percentage stipulation is observed in the export, especially by private traders.

Shri Jawaharlal Nehru: An officer of the Geological Survey is supposed to go into it. I do not know the details as to how he does that and after what examination, etc.

Shri V. P. Nayar: Is it not a fact that there is no verification of bulk and only sampling is done by the Geological Survey there?

Shri Jawaharlal Nehru: I cannot reply to that, but inevitably, I suppose normally it is a question of sampling one kind,—not investigating every little bit. In a particular area a particular bit is taken out and sampled and it is presumed that the rest is passed.

Shri Ramanathan Chettiar: What is the quantity used by the Indian Rare Earths Factory, Alwaye, and what is the quantity of ilmenite that is exported out of our country?

Shri Jawaharlal Nehru: I haven't got that figure.

Shri V. P. Nayar: May I know the quantity of ilmenite sands above the stipulated content of monazite which has been shipped by the Travancore Minerals, which is owned by the Government of India and the Kerala Government jointly?

Shri Jawaharlal Nehru: I am sorry I haven't the figures with me. Large quantities have been shipped. All that I can say, I have said already.

Import Advisory Council

*539. { **Shri Heda:**
Shri Ram Krishan:
Shri N. R. Munisamy:

Will the Minister of **Commerce and Industry** be pleased to state:

(a) what are the suggestions made by the Import Advisory Council at their meeting held on the 8th February, 1958; and

(b) how far these suggestions have been implemented by Government?

The Minister of Commerce (Shri Kanungo): (a) A statement showing (i) a summary of the more important suggestions made at the meeting of the Council; and (ii) a list of suggestions received from the members for consideration of the Council, is laid on the Table of the Lok Sabha. [Placed in Library. *See* No. LT-562/58.]

(b) All the suggestions received from the members and those made during the discussions at the meeting are receiving consideration, where necessary, in consultation with the technical authorities concerned, and will be taken into account in formulating the import policy for April—September, 1958 licensing period.

Shri Heda: Though the statement is very lengthy, 58 pages, I find on page 2 there is item 4 where it is stated that actual users have been recommended to be given import licences. I also find that six categories have been selected. I want to know why import for intensive manufacture in other industries are not allowed.

Shri Kanungo: There are the suggestions which have been made. They are under consideration. It is open to any member to make any other suggestion.

Shri N. R. Munisamy: I find that very valuable procedural suggestions have been made in the statement. One suggestion deals with the review that has to be held on the effects of the activities of the State Trading Corporation on the existing channels of trade. May I know whether any review has been made? If so, what are its results on the import policy?

Shri Kanungo: As I said, these suggestions are being considered and it will be reflected in the policy which will be announced before 1st of April.

Shrimati Tarkeshwari Sinha: As top priority has been given to the import of capital goods, may I know whether for the appraisal of the import of capital goods any study was made, or is being made, about the requirements of those capital goods industries, their requirements of ancillary industrial products, and whether any inter-industrial study is being conducted or will be conducted?

Shri Kanungo: That is exactly the function of the Development Wing.

Shri Heda: In the case of barter trade one of the difficulties that the exporters in our country are finding is that when they go to the iron curtain countries because of the foreign exchange difficulty they are not allowed to take adequate samples with them so that they can show it and sell it on the spot. Is that also being considered?

The Minister of Commerce and Industry (Shri Morarji Desai): If there is any complaint, it will certainly be looked into.

Naga Administrative Unit

+

*540. **Shri L. Achaw Singh:**
Shri Naushir Bharucha:
Shrimati Ila Palchoudhuri:
Shri V. C. Shukla:
Shri Jagdish Awasthi:

Will the **Prime Minister** be pleased to state:

(a) whether after the inauguration of the new Naga Administrative Unit, there has been any appreciable reconciliation of the Nagas to the new administrative set-up;

(b) the number of raids made by the Naga rebels since then;

(c) the number of casualties suffered, the extent of loss in property and the amount of relief given to families of victims; and

(d) whether an unauthorised levy is being collected by the rebel Nagas?

The Parliamentary Secretary to the Minister of External Affairs (Shri J. N. Hazarika): (a) The people inhabiting this area have on the whole welcomed the new unit and are co-operating with the administration.

(b) Ten.

(c) There was only one casualty amongest the villagers. The total loss of property, public and private, was about Rs. 13,920/-.

No compensation is paid to the families of victims But in accordance with our general policy gratuitous relief, mainly in kind but sometimes in cash, is being given in this area not only to the victims of the recent outrages but also to others who have suffered as a result of disturbed conditions in this area. The total amount spent on relief since 1st December, 1957 is not known.

(d) We are not aware of any general levy but it is possible that there are some individual cases of extortion.

Shri L. Achaw Singh: May I know whether after the inauguration of the New Unit the attention of the Government has been drawn to the fact that there has been increasing infiltrations into the Manipur territory of the Naga rebels and also a number of armed robbery and lootings have taken place? If so, what steps are being taken by the Government to stop the infiltrations?

Mr. Speaker: First of all, was there any raid at all?

The Prime Minister and Minister of External Affairs and Finance (Shri Jawaharlal Nehru): My own impression is, as stated in the written

answer, that the situation is very much better than what it has been previously, and the reported raids etc. are entirely of a different kind. They are petty robberies, in fact. It has no relation to the movement that was going on previously. Sometimes, they are actually between two tribal people; some people have little grievance against the others and they attack. In a small way, it is just sheer robbery. On the whole, there have not been many even of that type.

श्री जगदीश अवस्थी : क्या गवर्नमेंट के ध्यान में यह बात आई है कि सरकार द्वारा जो खाद्यान्न ग्रामीणजनों को सहायतार्थ भेजा जाता है, वह विद्रोही नेताओं के हाथ में चला जाता है, वे उसको लूट लेते हैं, यदि हां, तो इस सम्बन्ध में सरकार ने क्या कार्यवाई की है या क्या कार्यवाई करने की सोच रही है ?

श्री जवाहरलाल नेहरू : मैं तो इतमीनान दिला सकता हूं कि ऐसा नही हुआ है और यदि हुआ है तो बहुत कम हुआ होगा । इसका कारण यह है कि इसे ज्यादा तर उन गांवों में भेजा जाता है जहा लोग जमा कर के रखे गये थे । वहां तो यह बात नही हो सकती है और अगर इत्तिफाक से हो जाये तो उसका रोकना दुश्वार है ।

Shri Hem Barua: In view of the admirable measures so far taken by the Government for the reconciliation of the hostile Nagas, may I know if the prize money of Rs. 10,000 offered on Mr. Phizo, dead or alive, has been withdrawn now?

Shri Jawaharlal Nehru: I do not know whether anything has been done about that. I do not even recollect who offered that money, whether it is the Assam Government....

Shri Hem Barua: It was in the newspapers. During those hectic days it was flashed in the newspapers that Rs. 10,000 will be offered as prize money on the head of Mr. Phizo.

Shri Jawaharlal Nehru: We have all forgotten about it.

Shri Hem Barua: Has it been withdrawn, as the situation has eased?

Shri Goray: May I know the number of Nagas who have gone to Burma and asked for political asylum from that country?

Shri Jawaharlal Nehru: There was a report in the newspapers that a few have gone there. It is entirely a matter for the Burmese Government to consider.

Shri Hem Barua: I may be allowed one more supplementary.

Mr. Speaker: It should arise out of this question.

Shri Hem Barua: May I know if Government are aware of the recent incidents of looting and destroying of property worth Rs. 6,000/- at Mao, exchange of bullets between Manipur Rifles and Tamanlong Nagas in which a sepoy was seriously injured, attack on the magistrate's quarters at Churachandpur, looting at Chingloni village and bomb explosion at Konglopokji village and one at Kalianani village? These are the incidents which have happened during the preceding fortnight in February.

Shri Jawaharlal Nehru: This is a specific detail of the broad question that has been put and answered. I cannot say about each individual thing. We have heard of such incidents. As I ventured to say, these are more in the nature of petty robberies than part of any movement.

Handloom Industry in Punjab

+

*541. { Shri Daljit Singh:
Shri D. C. Sharma:
Sardar Iqbal Singh:

Will the Minister of **Commerce and Industry** be pleased to state:

(a) the amount allotted and actually spent in the State of Punjab for the development of handloom industry during the years 1956-57 and 1957-58 so far;

(b) the main items on which the expenditure was incurred during the same period; and

(c) the proposed allotment for the year 1958-59?

The Minister of Commerce (Shri Kanungo): (a) and (b). A statement is laid on the Table of the Lok Sabha.

[*See* Appendix III, Annexure No. 54.]

(c) This has not yet been finalised.

Indian Trade Exhibition in Sudan

*542. **Shri Raghunath Singh:** Will the Minister of Commerce and Industry be pleased to state whether it is a fact that India is organising an Indian Trade Exhibition in Sudan?

The Deputy Minister of Commerce and Industry (Shri Satish Chandra): Yes, Sir.

श्री रघुनाथ सिंह : मै यह जानना चाहता हूं कि जो प्रदर्शिनी हो रही है उसमे बनारसी सामान जैसे पीतल, सिल्क और हैंडलूम का सामान भेजा जायेगा कि नही ?

श्री सतीश चन्द्र : हेंडिक्राफ्ट बोर्ड इस नुमायश मे हिस्सा ले रहा है और मुझे पूरी उम्मीद है कि बनारसी सामान को जरूर इसमे स्थान मिलेगा ।

श्री बजराज सिंह : इस प्रदर्शिनी मे आगरे के जूते और फीरोजाबाद की चूडियां भी रक्खी जायेगी ?

श्री सतीश चन्द्र : मुझे मालूम नही कि सूडान में चूडिया पहनी जाती है कि नही लेकिन इस तरह का सामान जो कुछ भी है, स्मौल स्केल का, बडी इंडस्ट्रीज का और इंजीनियरिंग गुड्स सभी उसमे भेजे जा रहे हैं ।

पोलैंड और रूस को जूतों का निर्यात

+

*५४४. { श्री राधेलाल व्यास :
श्री विश्वनाथ राय :
डा० राम सुभग सिंह :
पंडित द्वा० ना० तिवारी :
श्री मोहन स्वरूप :
श्री वाजपेयी :
श्री म० रा० कृष्णस्वामी : }

क्या वाणिज्य तथा उद्योग मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि पोलैंड और रूस को भेजे गये चमड़े के जूतों के कुछ बंडल इन देशों द्वारा लौटा दिये गये है क्योंकि उनमें जो जूते थे वे स्वीकृत नमूने के अनुसार नही थे ;

(ख) यदि हा, तो इन देशो में से प्रत्येक ने कितने-कितने जोडी जूते अस्वीकृत किये ;

(ग) क्या यह सच है कि बाद को ये जूते इन देशो द्वारा स्वीकार कर लिये गये और यदि हा, तो किन शर्तों पर ;

(घ) इस सम्बन्ध में हुये नुकसान के बारे मे क्या कोई जाच की गई और किसी पर इसका उत्तरदायित्व डाला गया ; और

(ङ) इस विषय में क्या कार्यवाही की गई है अथवा करने का विचार है ?

वाणिज्य मंत्री (श्री कानूनगो) : (क) रूस को कुल जितने जूते भेजे गये थे, उनका सिर्फ कुछ ही प्रतिशत माल अस्वीकृत किया गया है । कुछ जूते खराब भी पाये गये हैं । जूते वापस भारत नही भेजे गये हैं ।

(ख)

अस्वीकृत जूते	खराबी वाले जूते
१०२४ जोडे	४३,०८२ जोडे

(ग) अस्वीकृत जूते बाद में स्वीकार नही किये गये । खराबी वाले जूते कम कीमत पर स्वीकार किये गये है ।

(घ) जी, नही । स्टेट ट्रेडिंग कारपोरेशन आफ इंडिया को कोई भी नुकसान नही हुआ । सौदे की शर्तों के अनुसार अस्वीकृत जूतों की कुल लागत और खराबी वाले जूतो की कम की गयी कीमत इन्हें सप्लाई करने वालों ने उठायी है ।

(ङ) प्रश्न ही नहीं उठता ।

An Hon. Member: In English also.

Mr. Speaker: Yes.

Shri Kanungo: (a) Only a small percentage of the total supply of shoes to Russia has been rejected. Some shoes were also found defective. No shoes have been returned to India.

(b)	*Rejected*	*Defective*
	1024 pairs	43082 pairs

(c) Rejected shoes were not accepted. Defective shoes were accepted at reduced prices.

(d) No, Sir. No loss has been suffered by the State Trading Corporation of India. The cost of rejected shoes and the reduction in price in the case of defective shoes have been borne by the suppliers according to the terms of contract.

(e) Does not arise.

श्री राधेलाल व्यास : क्या मै यह जान सकता हू कि पौलैंड और रूस ने कुल कितने जूतों का आर्डर दिया था और जो जूते उन्होने लेने से इंकार कर दिये उनका प्रतिशत क्या है ?

श्री कानूनगो : यह रूस का सवाल है। रूस का करीब ६ लाख जूतों का आर्डर था जिसमें से बहुत कम खराब निकले हैं और उनका परसेंटेज बहुत ही कम है ।

डा० राम सुभग सिंह . जिन सप्लायर्स लोगों ने ऐसे जूते सप्लाई किये कि जिनमें करीब ४३ हजार जूते एक ही पैर के निकले, तो क्या ऐसे सप्लायर्स का कंट्रेक्ट तोड दिया जायेगा ?

श्री कानूनगो : यह एक ही पैर वाली आपकी इत्तिला ठीक नही है बल्कि उनमे और बहुत किस्म के नुक्स पाये गये जैसे सील और अपर डिफक्टिव पाये गये ।

डा० राम सुभग सिंह : इनका कंट्रेक्ट रक्खा जायेगा या तोड़ दिया जायेगा ?

I want to know whether the contract entered into with the suppliers who had supplied such defective shoes will be terminated now.

Shri Kanungo: They will be asked to accept the reduced price which is the practice.

Dr. Ram Subhag Singh: For the future.

Shri Kanungo: For future suppliers, depending on the nature of the defects.

Shri Bishwanath Roy: May I know whether any step has been taken for checking this sort of unfair practice in the export of Indian goods?

Shri Kanungo: Inspection was done by the sellers as well as by the buyers. In fact, the Russian buyers inspected the consignment before it was shipped. Defects were noticed in Moscow.

श्री मोहन स्वरूप : मैं यह जानना चाहता था कि रूस की तरफ से पहले जूतों की क्या कीमत ऑफर की गई थी और जूते खराब निकलने पर क्या कीमत रूस द्वारा दी गई ?

Shri Kanungo: I have said several times that it will not be in the public interest to give the prices of individual contracts.

Ambar Charkha

+

*548. { **Shri Wodeyar:**
Shri Naval Prabhakar:

Will the Minister of **Commerce and Industry** be pleased to state:

(a) whether any improved model of Ambar Charkha has recently been received by Government;

(b) whether it is a fact that Government have abandoned the question of improving the Ambar Charkha for the present; and

(c) whether Ambar Charkhas are being manufactured on a large scale in the private sector?

The Minister of Industry (Shri Manubhai Shah): (a) and (b). There is a continuous improvement taking place in the Ambar Charkha. As the House is aware there is a prize scheme for an improved charkha and the last date for submission of this scheme has been extended upto 30th April, 1958.

(c) So far as the Government is aware, it is being mainly manufactured through the agencies of the commission and two other firms approved by the Khadi Commission.

Shri Wodeyar: Does the Government propose to give any aid to the private sector or to the Commission?

Shri Manubhai Shah: As I have already explained, there are two agencies which have been approved by the Commission in the private sector. Most of the Ambar charkhas are being manufactured by the agencies of the Commission.

Shri Ramanathan Chettiar: May I know whether the Government's attention has been drawn to two articles that have appeared in the *Commerce* in January and February in regard to Ambar Charkhas?

Shri Manubhai Shah: Several articles appear for the Ambar charkha for or against it or somewhere trying to compromise. Several times we have explained before the House the policy of the Government.

Mr. Speaker: Hon. Members can only put a question about this. Many articles appear. What is the fact that the hon. Member wants to know?

Shri Ramanathan Chettiar: Whether the Government are aware that in these two articles...

Mr. Speaker: Leave alone the articles. What does the hon. Member want?

Shri Ramanathan Chettiar: About the failure of Ambar charkhas.

Mr. Speaker: Not here.

Shri B. Das Gupta: May I know whether the Government is thinking of replacing this Ambar charkha by a more improved charka called the charka, utilising power?

Shri Manubhai Shah: I would like to dispel a wrong impression which can be created in the House by the question of the previous hon. Member. The Ambar charka programme has not at all failed. Government is fully satisfied that in such a decentralised programme, progress cannot be as rapid as might have been expected at one time. Regarding the improved variety of Ambar charka, I can assure the House that it is continuously being improved. The latest model is by far the best, so far produced. The one lakh of rupees scheme for which the time has been extended to 30th April is likely to produce a better charka.

Mr. Speaker: Next question

Shri B. Das Gupta: I want to ask one question.

Mr. Speaker: I have allowed him one question. He is not a person who has sponsored this question.

Shri Manubhai Shah: This is not related to any power charkha. This is for hand-driven charkha.

Documentary film "Pilgrimage to Freedom"

*550. **Shri Tangamani:** Will the Minister of **Information and Broadcasting** be pleased to state:

(a) whether revised version of the documentary film entitled "Pilgrimage to Freedom" has been released;

(b) whether the film contains reference to Bomman Brothers; and

(c) the steps Government propose to take to popularies the anti-British struggles waged by Bomman Brothers from Tamilnad?

The Minister of Information and Broadcasting (Dr Keskar): (a) Yes. Sir.

(b) and (c). The suggestion made by the Hon. Member will be conveyed to proper quarters for consideration.

Shri Tangamani: May I know whether in this revised version of the Documentary film 'Pilgrimage to freedom', events prior to 1857 are included and if so may I know why Bomman Brothers have been left out?

Shri Ranga: Not only Bomman Brothers, but the Vellore fighters also.

Dr. Keskar: The documentary does not claim to reproduce every small and big incident of opposition to British rule in the country. Obviously, it is not possible for such a documentary to do so. Whatever has been included has been done under the supervision of the Centenery Committee which originally prepared the film.

Shri Tangamani: Is the Government aware that private producers are producing a film dealing with Bomman Brothers and may I know whether the Government will render any help to the private producers?

Dr. Keskar: That is a question which can be considered only when the producers approach for that purpose.

Shri Thirumala Rao: May I know if the Government are aware that in the early twenties of this century, one Alluri Sitarama Raju led a rebellion against the British Government in the Agency areas in Vizagapatam and North Godavari districts and one of his right hand men, Shri Mallu Dora was a Member of this House during the last five years? It has been well known in the local folk lore.....

Mr. Speaker: What does he want?

Shri Thirumala Rao: Is the hon. Minister aware of these facts and if so, would he convey this to the proper quarters to see that this incident is properly recognised in the documentary?

Dr. Keskar: I take the information from the hon. Member. Secondly, my reply to Shri Tangamani was with regard to the suggestion that Government should publicise the action of the Bomman Brothers. Now, this is not some thing about which this Ministry can do anything. It will be conveyed to the Ministry of Education. That is what I mentioned here in my reply.

Mr. Speaker: What I would suggest is, if hon. Members have any more incidents, they may bring them to the notice of the Minister of Information and Broadcasting.

He will met them, and if they are sufficiently important, in the next edition they will be included.

Nationalisation of Road Transport in Punjab

\+

*553. { **Shri Vajpayee:**
Shri Ram Krishan:

Will the Minister of **Planning** be pleased to state:

(a) whether it is a fact that the Planning Commission has disapproved the Punjab Government's plans in regard to nationalisation of road transport;

(b) if so, the reasons thereof;

(c) the recommendations made by the Commission; and

(d) the Punjab Government's reaction thereto?

The Parliamentary Secretary to the Minister of Labour and Employment and Planning (Shri L. N. Mishra): (a) to (d). A statement is laid on the Table of the Lok Sabha [*See* Appendix III, annexure No. 55.]

श्री वाजपेयी : वक्तव्य से यह ज्ञात होता है कि पंजाब के मुख्य मंत्री ने योजना आयोग से इस बात का आग्रह किया है कि दूसरी योजना के दौरान में वहां अलग कारपोरेशन स्थापित करने पर जोर न दिया जाये। क्या मैं जान सकता हूं कि इस के लिये उन्होंने क्या कारण बताया ?

श्री ल० ना० मिश्र : उन्होंने कारण तो यह बतलाया कि वह चाहते हैं कि अभी पेप्सू का जो कारपोरेशन है वहीं तक सीमित रहें, पंजाब में न बनायें और प्राइवेट सेक्टर वालों के साथ ५०, ५० बेसिस पर वह अपना काम चलाना चाहते हैं। लेकिन प्लैनिंग कमिशन इसे मानने को तैयार नहीं है और उन से कहा गया है कि कारपोरेशन जल्दी बना लें।

श्री वाजपेयी : क्या प्लैनिंग कमिशन ने कोई नीति निर्धारित की है जिस के अनुसार कारपोरेशन बनाया जाना चाहिये।

श्री ल० ना० मिश्र : जी नहीं, नीति निर्धारित नहीं की गई है।

Shri Ranga: Do Government have any uniform policy of not having nationalisation or having nationalisation of road transport? The State Government send up proposals for nationalising. Why do they agree in regard to some States, and do not agree in regard to some other States?

The Deputy Minister of Planning (Shri S. N. Mishra): There is no discrimination, and the circumstances in which exemptions would be made have been specifically laid down. So far as the principles which the Planning Commission has laid down are concerned, the Planning Commission is firm on them.

Shri Ranga: Then what are the circumstances? The State Governments themselves have got to make up their mind, and they have made up their mind to nationalise, but in the case of Punjab the Planning Commission does not agree, in the case of some other States they agree.

Shri S. N. Mishra: I was mentioning the circumstances in which exemptions are made. This applies particularly to the States in which there is not a great problem of road-rail co-ordination. Examples are Himachal Pradesh, Andamans and Jammu and Kashmir—and West Bengal also where in the rural areas road transport has not developed to a great extent.

Shri Gajendra Prasad Sinha: May I know how many States have disapproved the scheme of nationalisation till now?

Shri S. N. Mishra: It is not nationalisation, it is only the setting up of corporations. Saurashtra and Andhra have set up corporations already. Bihar and Mysore have agreed. In U.P. it is under consideration.

Shri Gajendra Prasad Sinha: How many States have not agreed to set up corporations, that is what I want.

Mr. Speaker: He has given positively the States that have consented, the others have not.

Shri Ranga: The answer to my question is not at all satisfactory.

Mr. Speaker: What does he want?

Shri Ranga: He mentioned some circumstances which are not relevant.

Mr. Speaker: Very well. Next question.

Export of Wool

*553. **Shri Daljit Singh:** Will the Minister of **Commerce and Industry** be pleased to state:

(a) the quantity in maunds of wool exported by the Government of India from Kulu sub-division of Punjab State during 1957-58 so far;

(b) whether a stock of wool is lying with the woollen dealers of Amritsar; and

(c) if so, the reasons for which they are not allowed to export their stocks?

The Minister of Commerce (Shri Kanungo): (a) None. Government of India do not export wool.

(b) Yes, Sir. The reference presumably is to pashmina wool.

(c) The policy regarding release of stocks for export purposes is under the consideration of the Government of Punjab.

Shri Daljit Singh: May I know whether heavy stock is still lying in Spiti and no arrangement has been made for its export?

Shri Kanungo: According to the present policy, 50 per cent. of the stock certified by the State Government is released for export. Future policy is under discussion.

Shri Hem Raj: May I know whether it is a fact that last year the pashmina wool traders of Lahaul and Spiti were not given permission to export their wool?

Shri Kanungo: Permission was given according to the recommendation of the State Government. Whether the exporters were able to export or not I do not know.

Shri Hem Raj: Is it not a fact that permission was granted so late that at that time the export could not be made?

Shri Kanungo: The time was when the discussions were completed. Whether the exporters are able to export or not is their business.

Shri Hem Raj: May I know whether in future permission will be granted in time so that they will be able to export?

Shri Kanungo: We hope the present discussions will be completed well in time before the next policy is announced.

Expenditure on the Second Plan

+

*556. **Shri Harish Chandra Mathur:** **Shri S. M. Banerjee:**

Will the Minister of **Planning** be pleased to state:

(a) the estimated shortfall in the implementation of the Plan Schemes during the second year of the Second Five Year Plan; and

(b) whether causes of the shortfall have been ascertained and steps taken to remove them?

The Parliamentary Secretary to the Minister of Labour and Employment and Planning (Shri L. N. Misra): (a) and (b). According to the preliminary revised estimates, expenditure in the States on Plan schemes during 1957-58 amounted to Rs. 399 crores as compared to Budget Estimates of Rs. 431 crores. Information regarding expenditure on Central Plan Schemes will be available after the Budget for the next year has been presented.

Shri Harish Chandra Mathur: There is no answer to part (b) of the question, *viz.*, whether causes of the shortfall have been ascertained and steps taken to remove them.

The Deputy Minister of Planning (Shri S. N. Mishra): That is because the entire information is not available on this point. As pointed out in the main reply itself, so far as the Central Government expenditure is concerned, that would be available only after the presentation of the Budget.

Shri Harish Chandra Mathur: It has been clearly stated that so far as the States are concerned, the budget estimates were over Rs. 400 crores while the expenditure has been much less May I know whether the causes of the short-fall have been ascertained?

Shri S. N. Mishra: Yes, Sir. In regard to the States, on the basis particularly of the revised estimates, we can indicate certain reasons for this shortfall, and particularly the sectors in which the shortfall has occurred. It has been mainly in agriculture and community development, village and small-scale industries, education, health, housing etc. Some other reasons also were there—reorganisation of the States, drought conditions and not the least, the capacity of the States to raise resources.

Shrimati Tarkeshwari Sinha: What percentage of this shortfall was due to over-estimation, and what percentage was due to the actual non-expenditure due to certain circumstances that the hon. Deputy Minister has mentioned?

Shri S. N. Mishra: Over-estimation of what?

Shrimati Tarkeshwari Sinha: Over-estimation of the resources and the expenditure that is being brought before the House from time to time by the reports of the Public Accounts Committee. I want to find out the percentage of that over-estimation which could not be spent.

Shri S. N. Mishra: We have to go into each individual case and find out which States have fallen short of the resources they had anticipated. It is not possible to indicate during the Question Hour in each and every case.

Shri Harish Chandra Mathur: The Agriculture Minister has all the time been asking for more funds for the agricultural sector, and we are at present wedded to a policy of intensified schemes in agriculture, while the Minister says that in the State sector the shortfall has been particularly in agriculture. May I know what are the causes for this?

Shri S. N. Mishra: The shortfall in the agricultural sector has not been because of want of funds, but because of want of physical achievements in the field.

Mr. Speaker: Shri Banerjee.

Shrimati Tarkeshwari Sinha: I want a clarification on that question.

Mr. Speaker: Shri Banerjee is the person who tabled the question. He must be given a chance.

Shri S. M. Banerjee: May I know whether because of the shortfall, the plan allotment for U.P. has been reduced by Rs. 11 crores?

Shri S. N. Mishra: For which year and for what purpose?

Shri S. M. Banerjee: 1958-59.

Mr. Speaker: For U. P. as a whole is it?

Shri S. M. Banerjee: The Plan allotment for U. P. has been reduced.

Shri S. N. Mishra: There is no reduction of the U. P. Plan by any figure. The figure arrived at has been in consultation with the State Government.

Shri S. M. Banerjee: The State Government has protested against this.

Mr. Speaker: The Question Hour is over.

WRITTEN ANSWERS TO QUESTIONS

Plantation Inquiry Commission on Coffee and Rubber

*537. **Dr. K. B. Menon:** Will the Minister of **Commerce and Industry** be pleased to refer to the reply given to Starred Question No. 1115 on the 13th December, 1957 and state:

(a) whether Government have taken any decision on the Reports of the Plantation Inquiry Commission on Coffee and Rubber; and

(b) if so, the nature thereof?

The Minister of Commerce (Shri Kanungo): (a) and (b). Government's decisions on the recommendations formulated in the reports will be taken and announced within a few days.

Displaced Persons in Orissa

*543. **Shri Sadhan Gupta:** Will the Minister of **Rehabilitation and Minority Affairs** be pleased to state:

(a) whether the Central Government has allotted any amount for the reclamation of land at Bhusandpur in Orissa for rehabilitation of displaced persons from East Pakistan;

(b) if so, the amount sanctioned, and whether it has been sanctioned as a loan or otherwise;

(c) the purpose for which the land reclaimed is to be utilised; and

(d) the possibilities of economic rehabilitation in this area?

The Minister of Rehabilitation and Minority Affairs (Shri Mehr Chand Khanna): (a) Yes.

(b) A sum of Rs. 7,50,000 has been sanctioned as expenditure on capital works and will ultimately be treated as loan to displaced persons who are settled on the reclaimed land. A further sum of Rs. 20,000 has been sanctioned as a grant to the State Government.

(c) For the rehabilitation of displaced persons.

(d) It is estimated that about 500 families will be rehabilitated on the reclaimed area.

Coal Mines Bonus Scheme

***545. Shri T. B. Vittal Rao**: Will the Minister of **Labour and Employment** be pleased to refer to the reply given to Starred Question No. 1231 on the 18th December, 1957 and state:

(a) whether the examination of the proposal to amend the Coal Mines Bonus Scheme with regard to the removal of attendane qualification for eligibility has since been concluded; and

(b) if so, the nature of decision arrived at?

The Minister of Labour and Employment and Planning (Shri Nanda): (a) and (b). The matter is still under examination.

Irrigation Projects in Orissa

***546. Shri Sanganna**: Will the Minister of **Planning** be pleased to state:

(a) whether any special irrigation projects have been sanctioned for the State of Orissa under the drought scheme for the year 1957-58; and

(b) if so, what are they?

The Deputy Minister of Planning (Shri S. N. Mishra): (a) Yes.

(b) These are:

Scheme	(*Rs. in lakhs*) (loan approved)
1. Minor Irrigation (including wells and tanks) ..	6·30
2. Repair, refitting and maintaining the existing pumps.	1·84
3. For securing 500 pumps from the Hirakud Organisation and appointing the necessary staff for working them	5·00
Total	13·14

Small scale and Cottage Industries in Ghana

***547. Shrimati Ila Palchoudhuri**: Will the Minister of **Commerce and Industry** be pleased to state:

(a) whether it is a fact that it is proposed to assist Ghana in the development of her small-scale and cottage industries; and

(b) if so, the extent and nature of the assistance that will be given?

The Deputy Minister of Commerce and Industry (Shri Satish Chandra): (a) and (b). The question of providing assistance to Ghana for development of Cottage and Small-Scale Industries was discussed in general terms with the Trade-*cum*-Goodwill Delegation which visited India recently. The extent and nature of assistance to be rendered have not yet been determined.

Non-Ferrous Metals

***549. Shri Jhunjhunwala**: Will the Minister of **Commerce and Industry** be pleased to state:

(a) whether Canada has offered assistance by way of supply of 10 million Dollars worth of industrial

metals to India under the Colombo Plan; and

(b) if so, items of non-ferrous metals which are proposed to be imported and the mode of such imports?

The Minister of Industry (Shri Manubhai Shah): (a) Yes, Sir.

(b) It has been agreed with the Canadian Government that imports of aluminium, copper and nickel will be financed through this aid. Broadly the arrangement would be that consumers in India will place orders on firms in India who have normally been acting as agents of Canadian manufacturers and suppliers of these metals. Thereafter the Government of India will approach the Canadian Government for necessary allocations to cover the orders.

द्वितीय पंचवर्षीय योजना के सम्बन्ध में प्रचार

***५५१ श्री आसर :** क्या सूचना और प्रसारण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि द्वितीय पंचवर्षीय योजना की सफलता के लिये सरकार एक सप्ताह मनाना चाहती है और उस सम्बन्ध मे प्रचार भी करना चाहती है ;

(ख) यदि हां, तो इस सप्ताह और प्रचार कार्य पर सरकार का कितना व्यय करने का विचार है ; और

(ग) क्या सरकार ने राज्य सरकारों से भी यह सप्ताह मनाने को कहा है ?

सूचना और प्रसारण मंत्री (डा० केसकर) : (क) से (ग). विभिन्न राज्यों की सरकारे योजना सप्ताह मना रही है, इस सम्बन्ध में एक निर्णय सूचना निदेशकों के सम्मेलन में जुलाई, १९५५ में हुआ था । सप्ताह के बारे में तफ़सील और उसका सारा खर्चा राज्य सरकार की ही जिम्मेदारी है । भारत सरकार की सहायता, जहां तक हो सके, प्रचार सम्बन्धी सामग्री दिलाने तक सीमित है ।

Displaced Persons Claims

***554. Shrimati Sucheta Kripalani:** Will the Minister of **Rehabilitation and Minority Affairs** be pleased to state:

(a) whether it is a fact that claimants for compensation could not avail of the 'age priority' concession in the absence of any documentary proof of their age; and

(b) if so, the number of applications which have been rejected for want of documentary proof of age?

The Minister of Rehabilitation and Minority Affairs (Shri Mehr Chand Khanna): (a) Yes, the 'old age priority' was not available for persons who had not shown their age in the prescribed affidavit at the time of filing the compensation applications and who had no documentary proof of age.

(b) The information is not available as no separate record of such rejections is maintained by the Regional Settlement Commissioners.

Trade with West Germany

***555. Shri Kalika Singh:** Will the Minister of **Commerce and Industry** be pleased to state what Indian commodities are particularly in demand in West Germany and what steps have been taken to increase the exports thereof?

The Deputy Minister of Commerce and Industry (Shri Satish Chandra): A number of Indian products such as tea, mica, shellac, guns and resins, iron manganese ores, hides and skins, leather, jute manufactures, coir yarns, etc. are in demand in West Germany. In consonance with the general policy of encouraging exports, a number of steps are being taken to improve sales of Indian commodities in the German market. These include securing liberalization of import regulations and quotas from the West German Government, encouragement to Indian businessmen to study the special requirements of the German market as well

as to establish contacts with German importers, and participation in fairs and exhibitions.

Export of Iron Ore

*557. **Shri T. Subramanyam:** Will the Minister of **Commerce and Industry** be pleased to state:

(a) whether the port of Karwar in Mysore State has been used for exporting iron ore from Mysore State;

(b) what is the quantity of iron ore exported from this port in December, 1957 and in January, 1958; and

(c) what steps will be taken to improve the export of ore from Karwar port in larger quantities?

The Minister of Commerce (Shri Kanungo): (a) Yes, Sir.

(b) The first shipment of 10,993 tons of iron ore was made in February, 1958 through the port of Karwar.

(c) The possibilities of improving exports from this port are presently being examined by the State Trading Corporation of India (Private) Ltd.

Industrial Estate in Assam

*558. **Shri Bhagwati:** Will the Minister of **Commerce and Industry** be pleased to state:

(a) whether the Industrial Estate has started functioning in the State of Assam; and

(b) if so, the industries taken up or proposed to be taken up?

The Minister of Industry (Shri Manubhai Shah): (a) No, Sir.

(b) Does not arise.

Industrial Estates in Andhra Pradesh

*559. **Shri B. S. Murthy:** Will the Minister of **Commerce and Industry** be pleased to state:

(a) the progress made so far in establishing Industrial Estates in the Andhra Pradesh; and

(b) the amount paid to the State by the Centre both as grants and loans?

The Minister of Industry (Shri Manubhai Shah): (a) The State Government has started the construction of building work at Sanatnagar Estate. The lands for the Industrial Estates at Visakhapatnam and Vijayawada have been acquired and further work is in progress. The question of acquiring the land for Samalkot Estate is under active consideration of the State Government.

(b) So far the State Government has been sanctioned a loan of Rs. 23 lakhs and a grant of Rs. 47,000 during the two years 1956-57 and 1957-58.

Indian Trade Delegation to West Germany

*560. **Shri Rameshwar Tantia:** Will the Minister of **Commerce and Industry** be pleased to refer to the reply given to Starred Question No. 567 on the 27th November, 1957 and state what decisions have been taken on the report of the Indian Trade delegation which visited West Germany during September, 1957?

The Deputy Minister of Commerce and Industry (Shri Satish Chandra): A number of recommendations relating to improvement of quality of Indian goods, establishment of healthier business practices and study of the requirements of German consumers are of a long term nature and have to be implemented, for the most part, by the trade. On other recommendations which relate to increased participation in German exhibitions, setting up of suitable trade and publicity centres in West Germany, improvement of arbitration facilities etc., the Government have already initiated action.

पश्चिमी पाकिस्तान से आये विस्थापित व्यक्ति

*५६१. डा० राम सुभग सिंह : क्या पुनर्वास तथा अल्पसंख्यक-कार्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि पुनर्वास मंत्रालय का वह विभाग जो पश्चिमी पाकिस्तान से आये शरणार्थियों की समस्याओं की देख-रेख करता था, अब बन्द कर दिया गया है ; और

(ख) यदि हां, तो यह कब बन्द किया गया था ?

पुनर्वास तथा अल्पसंख्यक-कार्य मंत्री (श्री मेहर चन्द खन्ना) : (क) और (ख). मंत्रालय में पश्चिमी पाकिस्तान के शरणार्थियों के पुनर्वास का काम दिन बदिन कम हो रहा है । आशा है कि मुआवजे की अदायगी और पाकिस्तान के साथ वार्ता के काम के अलावा बाकी सब काम वित्तीय वर्ष १९५८–५९ के अन्त तक खतम हो जायेगा ।

Sivaraman Committee

*562. **Shri Sanganna:** Will the Minister of **Planning** be pleased to state:

(a) whether the Government of India have received a memorandum from the Orissa M.Ps. protesting against the observations of the Sivaraman Committee in respect of the drought conditions in Orissa; and

(b) if so, the reactions of Government to it?

The Deputy Minister of Planning (Shri S. N. Mishra): (a) Yes.

(b) The memorandum seems to assume that the Team has suggested the possibilities of increasing the area under Dalua (Summer paddy) in the whole State. This is not the case. As in the memorandum so in the Report of the Team only Sambalpur district has been indicated as suitable for this purpose. Thus there is no difference of opinion on this point. There was, however, some difference in the estimates of yields by the Team and the State officials. It was, therefore, suggested to the Chief Minister to take up random sampling of yields. Results of these random sampling studies are, however, not yet available.

Salt Industry in Orissa

*563. **Shri Panigrahi:** Will the Minister of **Commerce and Industry** be pleased to state whether any scheme or proposal for the development of Salt Industry in Orissa is now under consideration of the Salt Advisory Board of the Government of India?

The Minister of Industry (Shri Manubhai Shah): The Regional Advisory Board for West Bengal and Orissa made certain suggestions for the development of the Salt Industry in the Chilka Lake, in Balasore District and in the State of Orissa as a whole. These suggestions are receiving attention of the State Government.

Dock Workers Advisory Committee

*564. **Shri Tangamani:** Will the Minister of **Labour and Employment** be pleased to state:

(a) whether the Government of India propose calling a meeting of the Dock Workers' Advisory Committee in the near future; and

(b) the reasons for not calling a single meeting since the said Board was reconstituted on the 2nd January, 1957?

The Minister of Labour and Employment and Planning (Shri Nanda): (a) Yes.

(b) Mainly because many of the problems connected with stevedore labour were being discussed by Government with the representatives of the Workers' Organisations.

Strike in West Bokaro Colliery

*565. **Shri T. B. Vittal Rao:** Will the Minister of **Labour and Employment** be pleased to refer to the reply

given to Starred Question No. 958 on the 10th December, 1957 and state:

(a) whether the workers of West Bokaro Colliery are still on strike since the 12th November, 1957; and

(b) if so, what further steps Government propose to take to resolve the strike?

The Minister of Labour and Employment and Planning (Shri Nanda): (a) and (b). The strike has been called off unconditionally on the 15th February, 1958.

विदर्भ में सूती वस्त्रों की मिलों का बन्द होना

*५६६ { श्री रघुनाथ सिंह / पंडित कृ० च० शर्मा

क्या वाणिज्य तथा उद्योग मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि क्या यह सच है कि ऐसी स्थिति पैदा हो गई है जिससे विदर्भ मे सूती वस्त्रो की नौ मिले बन्द होने वाली हैं ?

वाणिज्य मंत्री (श्री कानूनगो) : जी, नही । विदर्भ मे सूती वस्त्रो की नौ मिलो मे से सिर्फ एक ने आंशिक रूप से काम बंद करने का नोटिस दिया है ।

मैसर्स विदर्भ मिल्स, बरार, एलिचपुर ने २० फरवरी, १६५८ से बुनता खाते की तीसरी और दूसरी पालिया बद करने का नोटिस दिया है । मैसर्स बरार मैन्युफैक्चरिंग कं०, बडनेरा ने मिल बद करने का नोटिस दिया था लेकिन अब इसे वापस ले लिया है ।

Hastinapur Township

*567. **Dr. Ram Subhag Singh:** Will the Minister of **Rehabilitation and Minority Affairs** be pleased to state:

(a) whether it is a fact that a large number of displaced persons have left Hastinapur Township;

(b) if so, the reasons thereof; and

(c) how Government propose to use the vacated quarters of the Hastinapur Township?

The Minister of Rehabilitation and Minority Affairs (Shri Mehr Chand Khanna): (a) Yes. About 50 p.c. of the families settled there have left the township.

(b) The main cause of desertion is lack of employment opportunities.

(c) Two schemes of big industries for a spinning mill and a sugar mill are under consideration. The sugar mill scheme is like to be sanctioned shortly When this scheme is implemented it is hoped that the vacant quarters will be utilised.

Strike by Calcutta Dock Workers

*568. { **Shri Rameshwar Tantia:** / **Shri Raghunath Singh:** / **Shrimati Mafida Ahmed:**

Will the Minister of **Labour and Employment** be pleased to state what steps had been taken to satisfy the demands of the Calcutta Dock Workers who had gone on strike in Janaury, 1958?

The Minister of Labour and Employment and Planning (Shri Nanda): A settlement was reached on the same day the strike began and the workers were given 48 hours time to resume work. Those who resumed work within the prescribed time are getting most of the benefits of the terms of settlement.

Dock Workers of Madras Port

*569. **Shri Tangamani:** Will the Minister of **Labour and Employment** be pleased to state

(a) whether the Guaranteed Minimum Wage is paid by the Madras Dock Labour Board to Dock Workers of Madras port; and

(b) whether Government are aware of the fact that there is a great deal of unrest amongst Dock Workers of Madras Port on this issue?

The Minister of Labour and Employment and Planning (Shri Nanda): (a) Yes to those who are entitled to

it under the Madras Dock Workers (Regulation of Employment) Scheme, 1956.

(b) No.

कोयला खान समिति

६६८. श्री म० ला० द्विवेदी : क्या **श्रम और रोजगार** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) इस्तम्बूल (तुर्की) मे ३० अप्रैल, से १२ मई, १९५६ तक हुये कोयला खान समिति के छठे अधिवेशन में क्या निर्णय किये गये ,

(ख) उनका भारत पर क्या प्रभाव पड़ा ; और

(ग) उन्हें भारत में लागू करने के लिये क्या कार्यवाही की गयी है ?

श्रम और रोजगार तथा योजना मंत्री (श्री नन्दा) : (क) समिति की मुख्य सफारिशें कोयला खानो मे सुरक्षा, भरती, और कोयला खान उद्योग मे व्यावसायिक प्रशिक्षण के बारे मे है ।

(ख) और (ग) समिति की सिफारिशे राज्य सरकारो, कामगरो और नियोजकों के केन्द्रीय सगठनो, आदि के ध्यान मे लाई गई है । सिफारिशो को यथासभव धीरे-धीरे अमल मे लाया जा रहा है ।

भवन, असैनिक इंजीनियरिंग और लोक-निर्माण सम्बन्धी समिति

६६९. श्री म० ला० द्विवेदी : क्या **श्रम और रोजगार** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) जेनेवा मे मई, १९५६ मे भवन, असैनिक इजीनियरिंग और लोक-निर्माण सम्बन्धी समिति का जो पाचवा अधिवेशन हुआ था, उसमे क्या निर्णय किये गये और उनका भारत पर क्या प्रभाव पड़ा ,

(ख) इस अधिवेशन मे भाग लेने के लिये भारत से कितने प्रतिनिधि भेजे गये और उन पर भारत सरकार का कितना व्यय हुआ , और

(ग) वे निर्णय भारत में किस हद तक लागू किये गये हैं ?

श्रम और रोजगार तथा योजना मंत्री (श्री नन्दा) : (क) और (ग) समिति ने जो मुख्य प्रस्ताव पास किये वे निम्नलिखित विषयो से सम्बन्धित हैं :

(१) निर्माण उद्योग मे सुरक्षा ,

(२) सुरक्षा क्षेत्र मे टेकनिकल सहायता , और

(३) राष्ट्रीय आवास कार्य-क्रम और पूर्ण रोजगार ।

प्रस्तावो को धीरे धीरे ही अमल मे लाया जा सकता है । समिति की सिफारिशें राजसरकारो, केन्द्रीय प्रशासित क्षेत्रो सम्बन्धित केन्द्रीय मत्रालयो, और कामगरो तथा नियोजको के अखिल भारतीय सगठनो को भेजी गई है ।

(ख) भारत से पाच प्रतिनिधि भेजे गये । इस मीटिंग पर भारत सरकार का कुछ भी व्यय नही हुआ ।

दिल्ली में सरकारी कार्यालयों के लिये स्थान

६७०. श्री म० ला० द्विवेदी : क्या **निर्माण, आवास और सम्भरण** मत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) इस समय दिल्ली में सरकारी कार्यालयो के पास जो स्थान है उसका कुल क्षेत्रफल कितना है, और

(ख) उन के लिये कितने अतिरिक्त स्थान की आवश्यकता है ?

निर्माण, आवास और संभरण मंत्री (श्री क० च० रेड्डी) । (क) ३७ लाख वर्गफुट ।

(ख) ५,४४ लाख वर्गफुट ।

बम्बई में सरकारी कर्मचारियों के लिये मकान

६७१ श्री म० ला० द्विवेदी क्या निर्माण, आवास और संभरण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) बम्बई मे केन्द्रीय सरकार के कर्मचारियो के लिये मकानो की कमी पूरी करने के लिये क्या किया जा रहा है ,

(ख) इस कमी को पूरा करने के लिये सरकार ने कितने गैर-सरकारी मकानो को किराये पर लिया है, और

(ग) इन मकानो के लिये कुल कितना किराया दिया जा रहा है और कर्मचारियो से सरकार को कितने प्रतिशत किराया मिल रहा है ?

निर्माण, आवास और संभरण मंत्री (श्री क० च० रेड्डी) (क) इस समय ४८६ निवासस्थानो के बनाने का कार्यक्रम है जिसमे से १२० निवास स्थान बन चुके है । शेष निवासस्थानो के बनाने का कार्य चालू है । इसके अतिरिक्त कमी को दूर करने के लिये जहा सम्भव होता है गैर सरकारी मकानो को किराये पर लिया जाता है या अधिग्रहण किया जाता है ।

(ख) ३६१ फ्लैट

(ग) क्रमश ४,८६,००० पये और ८६.७ प्रतिशत

(४,३६,००० रुपये)

Employment Exchanges

672 **Shri Ram Krishan:** Will the Minister of **Labour and Employment** be pleased to state the total number of employment exchanges proposed to be opened during 1958-59?

The Minister of Labour and Employment and Planning (Shri Nanda): 43

Compensation Claims

673. **Shri Vajpayee.** Will the Minister of **Rehabilitation and Minority Affairs** be pleased to state

(a) the number of appeals in respect of compensation claims pending in the office of the Chief Settlement Commissioner New Delhi on the 1st January, 1957,

(b) the number of such appeals received and disposed of during the year 1957,

(c) the average time taken for disposal of each appeal, and

(d) the normal time taken for each such appeal before its first hearing starts?

The Minister of Rehabilitation and Minority Affairs (Shri Mehr Chand Khanna). (a) 1310 including revisions

(b) 5565 appeals/revisions were received and 2404 were disposed of

(c) Six to eight months

(d) About six months

Applications for Compensation

674 **Shri Vajpayee.** Will the Minister of **Rehabilitation and Minority Affairs** be pleased to state

(a) the number of applications for compensation pending in the Office of the Regional Settlement Commissioner, New Delhi on the 1st January, 1957 for (i) review, and (ii) revision;

(b) the number of such cases received and disposed of during 1957;

(c) the average time taken for disposal of each of such applications; and

(d) the normal time taken by each such application before its first hearing takes place?

The Minister of Rehabilitation and Minority Affairs (Shri Mehr Chand Khanna): (a) and (b). According to the Displaced Persons (Compensation and Rehabilitation) Act, 1954, the Regional Settlement Commissioner has no powers of review or revision. Under Section 25(1) of the said Act, the Settlement Officer has powers to review his orders so far as it relates to the determination of public dues under section 5 of the same Act. No such review application is pending.

(c) and (d). Do not arise.

Nangal Fertilizer Factory

675. **Shri Hem Raj**: Will the Minister of Commerce and Industry be pleased to state:

(a) the progress made for the rehabilitation of the persons of the Kathera village who were displaced as a result of the acquisition of colony area for the Nenay Fertiliser Factory;

(b) the number of persons employed from amongst these displaced persons in Class III and Class IV posts of the Nangal Fertilizer Factory during the period from October, 1957 to January, 1958;

(c) the number of applications received from them; and

(d) the number of posts vacant and advertised?

The Minister of Commerce and Industry (Shri Morarji Desai): (a) The rehabilitation of the displaced villagers is primarily the responsibility of the Punjab Government. As a gesture of good will, the Nangal Fertilizers and Chemicals Private Ltd. propose to meet *ex gratia* a part of the expenditure in connection with the establishment of a colony for the resettlement of the displaced villagers including those of the Kathera village, for which a plot of land measuring 75 acres has been acquired along the Nangal-Rupar Road. Out of this, an area of about 35 acres has been subdivided in a number of plots for allotment to displaced villages, leaving the rest as open space for the establishment of school parks etc.

(b) 63.

(c) About 1000.

(d) 95.

Registered Companies in Punjab

676. **Shri Daljit Singh**: Will the Minister of Commerce and Industry be pleased to state:

(a) the number of registered Companies in the Punjab;

(b) the number of such companies which have gone into liquidation; and

(c) whether these have paid the Income Tax dues?

The Minister of Commerce and Industry (Shri Morarji Desai): (a) 945 (on 1-2-58).

(b) 162 (on 1-2-58).

(c) The information is not readily available.

पर्यटक चलचित्र

६७७. **श्री नवल प्रभाकर** : क्या सूचना और प्रसारण मंत्री यह बताने की कृपा करेंग कि :

(क) प्राक्कलन समिति (परिवहन मंत्रालय) की चौंतीसवी रिपोर्ट में उल्लिखित चलचित्रों में से कितने पर्यटक चलचित्र तैयार किये गये ;

(ख) कितने चलचित्रों का प्रदर्शन किया गया ; और

(ग) उनमें से कितने और कौन कौन से चलचित्र रंगीन (गेवाकलर) है ?

सूचना और प्रसारण मंत्री (डा० केसकर) . (क) प्राक्कलन समिति (Estimates Committee) की ३४वी रिपोर्ट के ६८ वें परिच्छेद में उल्लिखित २३ फिल्मो में से फिल्म डिवीजन १२ फिल्मे पहले ही बना चुका है । इनके अलावा दो फिल्में खरीदी गई हैं और आठ तैयार हो रही है, जब कि क फिल्म सूची मे से निकाल दी गई है।

(ख) चार । बाकी की आठ प्रदर्शन के लिये भेजी जा रही है।

(ग) चलचित्र "बनारस" रंगीन (गेवाकलर) है।

दिल्ली नगरपालिका द्वारा विदेशी अतिथियों का स्वागत

६७८. श्री नवल प्रभाकर क्या प्रधान मंत्री ५ दिसम्बर, १९५७ के अतारांकित प्रश्न सख्या ११८७ के उत्तर के सम्बन्ध मे यह बताने की कृपा करेंगे कि

(क) क्या केन्द्रीय सरकार ऐसे समारोहो पर होने वाले व्यय का ब्यौरा मांगती है; और

(ख) यदि हा, तो उसका ब्यौरा क्या है ?

प्रधान मंत्री तथा वैदेशिक कार्य तथा वित्त मंत्री (श्री जवाहरलाल नेहरू) (क) और (ख) दिल्ली म्युनिसिपल कमेटी को तदर्थ आधार (ऐडहाक बसिस) पर एक लाख रुपये का अनुदान (ग्रांट) दिया गया था । कमेटी ने जो खर्च किये, उनका पूरा-पूरा ब्यौरा नही मागा गया था, लेकिन हमें सूचित किया गया कि जो खर्च हुये, वे सरकारी अनुदान से कही ज्यादा थे ।

Indian Cinema Halls in Rangoon

679. **Dr. Ram Subhag Singh:** Will the Prime Minister be pleased to state:

(a) whether Government are aware that some Indian Cinema Halls in Rangoon have been served with closure notices; and

(b) if so, the causes thereof?

The Prime Minister and Minister of External Affairs and Finance (Shri Jawaharlal Nehru): (a) and (b). Yes, Sir The owners of four Indian Cinema Halls in Rangoon were served with closure orders as they failed to show Burmese films for the minimum period of 60 days in a year, as required under the Burmese laws.

भारत साधु समाज

६८०. { श्री भक्त दर्शन / श्री स० चं० सामन्त :

क्या योजना मंत्री १० दिसम्बर, १९५७ के तारांकित प्रश्न सख्या ६७५ के उत्तर के सम्बन्ध मे यह बताने की कृपा करेंगे कि

(क) भारत साधु समाज ने अपने अहमदाबाद वाले अधिवेशन मे जो संकल्प पारित किये थे, क्या इस बीच उन पर विचार कर लिया गया है ,

(ख) यदि हा, तो प्रत्येक सकल्प के बारे मे क्या सहायता व सहयोग देने का विचार है ;

(ग) यदि नही, तो क्या कारण है ; और

(घ) कब तक निर्णय हो जाने की आशा की जाती है ?

योजना उपमंत्री (श्री श्या० न० मिश्र) : (क) जी नही ।

(ख) आर्थिक सहायता के विषय में गैर सरकारी स्वयंसेवी संगठनों द्वारा स्वीकृत प्रस्तावों की दृष्टि से नहीं अपितु निश्चित

योजनाओं के आधार पर विचार किया जाता है। साधु समाज की ओर से उनके अहमदाबाद सम्मेलन में स्वीकृत प्रस्तावों के आधार पर योजना कमीशन को अभी तक कोई निश्चित योजना प्राप्त नहीं हुई है।

(ग) और (घ). प्रश्न ही नही उठते ।

उपभोग की वस्तुओं का आयात

६८१. श्री म० ला० द्विवेदी : क्या वाणिज्य तथा उद्योग मंत्री यह बताने की कृपा करेंगें कि :

(क) १९५६ और १९५७ में उपभोग की वस्तुओं के आयात के लिये कितने मूल्य के माल के आयात के लिये निजी आयातकों को लाइसेंस दिये गये ;

(ख) जब कि योजना के अन्तर्गत ऐसी वस्तुओं के उत्पादन की व्यवस्था छोटे पैमाने के उद्योगों के जरिये होनी थी तो क्या कारण है कि इन वस्तुओं को बाहर से मंगाने में विदेशी मुद्रा व्यय की जाती है ; और

(ग) क्या छोटे पैमाने के उद्योगो द्वारा उपभोग की वस्तुओं के निर्माण के लिये दी गई अथवा दी जाने वाली सहायता का विवरण सभा पटल पर रखा जायेगा ?

वाणिज्य तथा उद्योग मंत्री (श्री मोरारजी देसाई) : (क) उपभोग की वस्तुओं से स्पष्ट अर्थ नहीं निकलता । जब तक वस्तुओं के नाम न दिये जायें, तब तक उनके लिये दिये गये लाइसेंसों का मूल्य नहीं बताया जा सकता ।

(ख) उपभोग की वस्तुओं या इसके लिये किन्हीं अन्य चीजों से सम्बन्धित आयात नीति उन चीजों के देशी उत्पादन का ख्याल रख कर बनाई जाती है ।

(ग) जी, नहीं । लेकिन अगर उपभोग की वस्तुओं के नाम साफ २ बता दिये जायें तो यह जानकारी देने की कोशिश की जा सकती है ।

Peaceful Uses of Atomic Energy

682. **Shri D. C. Sharma:** Will the Prime Minister be pleased to state:

(a) whether any scientists in India are preparing papers regarding the Peaceful Uses of Atomic Energy to be presented at the Second International Scientific Conference on the Peaceful Uses of Atomic Energy; and

(b) if so, their names?

The Prime Minister and Minister of External Affairs and Finance (Shri Jawaharlal Nehru): (a) Yes.

(b) The names will be known only after the abstracts of the papers to be presented are received, next month. As the topical agenda for the Conference covers a very wide range of subjects in this highly specialised field, a large number of scientists will be involved in preparing papers for presentation at the Conference.

National Development Council

683. **Shri D. C. Sharma:** Will the Minister of Planning be pleased to refer to the reply given to Starred Question No. 3 on the 11th November, 1957 and state:

(a) which of the important suggestions and recommendations made at the meeting of the Standing Committee of the National Development Council held in September, 1957 have been accepted by the State and the Central Governments; and

(b) which of these have been implemented?

The Deputy Minister of Planning (Shri S. N. Mishra): (a) and (b). Conclusions and suggestions which arise from the discussions of the National Development Council or of its Standing Committee are in the nature of agreed recommendations

reached jointly by the members of the Council. Further action is taken by the Central and State Governments on the lines of these recommendations.

So far as the implementation of the conclusions and suggestions arising from the discussions of the meeting of the Standing Committee of the National Development Council held on September 14 and 15, 1957 is concerned, the principal points to be recorded are the following:—

(1) State Development Plans for 1958-59 were prepared on the basis indicated by the National Development Council and, after detailed discussions with State and Central Ministries, the plans have since been finalised. In working out the resources for the State plans, the suggestions made by the National Development Council have been kept in view.

(2) Recommendations relating to sales taxes on mill-made textiles, tobacco including manufactured tobacco and sugar have been given effect to by the Ministry of Finance.

(3) Procedures for ensuring greater flexibility in working out the State plans exist and adjustments recommended by States within the plan ceilings are generally accepted.

(4) A number of steps to intensify the small savings movement have already been taken.

(5) The Ministry of Food and Agriculture have advised States to make irrigation supplies available on concessional rates in the early stages.

(6) Since the meeting of the Standing Committee in September, the Planning Commission and the Ministry of Food and Agriculture have followed up with the States, and State Governments are themselves taking steps to ensure that there should be no unnecessary time lag in the use of irrigation supplies as they become available. The Programme Administration Advisers of the Planning Commission have been touring the various States. The Ministry of Community Development have also issued detailed instructions for action in national extension and community project areas.

(7) The suggestions made in the meeting of the Standing Committee of the National Development Council on the subject of procurement of rice during the kharif season were taken into consideration by the Ministry of Food and Agriculture in finalising the procurement policies which are at present being implemented.

(8) Action on the recommendations of the Standing Committee regarding land reforms is being pursued by various State Governments having regard to their existing legislation and other policy decisions.

(9) Since September 1957, the following are the main developments which have taken place:—

(i) In Assam, legislation has been amended so as to provide that the landlord's right of resumption shall be subject to a minimum area (3½ acres) being left with the tenant.

(ii) In Vidarbha areas of Bombay legislation has been enacted giving interim protection to tenants.

(iii) The interim protection in Madhya Bharat areas of Madhya Pradesh which was to expire in October 1957 has been extended for a period of two years.

(iv) The interim protection given to tenants in Kerala which was to expire on the 11th October 1957 has been extended up to the 11th April 1958. A comtrevension. Land Reforms Bill has been introduced in the legislature.

(v) In Mysore, the temporary protection given to tenants which was to expire on the 31st December 1957 has been extended up to June 1958. Comprehensive legislation is under consideration.

(vi) In Bombay, provision has been made restricting the area of which the landlord can take possession in cases of surrenders by tenants. A similar provision has been made in respect of Marathwada region of Bombay.

(vii) In Punjab, administrative instructions have been issued to prevent landlords from obtaining surrenders from tenants under undue pressure.

(viii) The Bombay Government have extended the Hyderabad law relating to the transfer of ownership to tenants to the Marathwada region. The law is also being amended to confer the right of purchase of ownership to all tenants.

The recommendation of the Standing Committee of the National Development Council that States which have enacted legislation for ceilings on existing agricultural holdings should ensure implementation within a given period, say, three years, and other States which have not enacted legislation should complete the legislative measures needed by the end of 1958-59 has been communicated to the State Governments and the Planning Commission is keeping in touch with the action taken.

(10) The Ministry of Food and Agriculture are engaged in pursuing the recommendations of the Standing Committee on the subject of cooperative development. As regards recommendations relating to cooperative farming, these have been under the consideration of the Ministry of Food and Agriculture in connection with the formulation of the Development Plan for 1958-59.

Export of Iron and Manganese Ores

684. **Shri Morarka:**
Shri Nathwani:

Will the Minister of **Commerce and Industry** be pleased to state:

(a) the total exports of the Iron ore and manganese ore after the State Trading Corporation of India (Private) Ltd., came into existence;

(b) how much of it has been done by the Corporation and how much by the private trade;

(c) how the total exports compare with the previous three years' exports; and

(d) whether Government contemplate any change in their policy to promote the export of these minerals?

The Minister of Commerce and Industry (Shri Morarji Desai): (a) to (c). A statement containing the required information is placed on the Table of Lok Sabha. [*See* Appendix III, annexure No. 56]

(d) Government are constantly reviewing their policy and adjustments are made whenever found necessary from the point of view of promoting exports.

Titanium

685. **Shri V. P. Nayar:** Will the **Prime Minister** be pleased to state:

(a) whether the exact Titanium content of the supplies of Minerals made to U.S. buyers by M/s. Hopkin and Williams Limited, from Chavara in Kerala State is known to the Government of India;

(b) whether it is a fact that the Hopkin and Williams factories have stopped recording the Titanium Dioxide content of the sands exported; and

(e) whether it is a fact that the firm M/s. Hopkin and Williams Limited receives separate bonus for every percent in the increase of Titanium Dioxide content, over 58 per cent in sands shipped by them?

The Prime Minister and Minister of External Affairs and Finance (Shri Jawaharlal Nehru): (a) Yes. The titanium content of ilmenite sands from Chavara (Kerala) varies from 58 per cent to 60 per cent.

(b) The firm has never officially recorded the titanium dioxide content as it is neither required for any manufacturing purposes nor is its recording necessary under any Government regulations.

(c) No.

Second Five Year Plan

686. **Shri Surendranath Dwivedy:**
Shri Ram Krishna:

Will the Minister of **Planning** be pleased to state:

(a) the amount of expenditure provided for the second year of the Second Five Year Plan; and

(b) the amount of expenditure actually incurred by each State?

The Deputy Minister of Planning (Shri S. N. Mishra): (a) The amount provided in the budget for 1957-58 on Plan (Centre, States and Union Territories) is Rs. 967 crores.

(b) The amount of actual expenditure incurred by each State will be known later in the year.

Government Purchases

687. **Shri D. C. Sharma:** Will the Minister of **Works, Housing and Supply** be pleased to state:

(a) whether it is a fact that the Ministries/Departments of the Government of India go in for local purchase of the various items of requirements;

(b) whether it is also a fact that there are no arrangements for wholesale purchases under any centralised agency; and

(c) if so, the reasons therefor?

The Minister of Works, Housing and Supply (Shri K. C. Reddy): (a) Direct purchase by Ministries/Departments of the Government of India, instead of through the agency of the Central Purchase Organisation, is undertaken only in respect of demands of limited value, or in case of emergency and in cases where very specialised equipment peculiar to the user department, is required.

(b) No. The Central Purchasing Agency, namely, the Directorate General of Supplies and Disposals ordinarily makes such bulk purchases on behalf of Ministries/Departments of the Government of India.

(c) Does not arise.

हिमाचल प्रदेश में औद्योगिक सहकारी समितियां

६८८. श्री पद्म देव : क्या वाणिज्य तथा उद्योग मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) हिमाचल प्रदेश मे कितनी औद्योगिक सहकारी समितियां हैं ; और

(ख) वे किस प्रकार के दस्तकारी उद्योग चला रही है ?

वाणिज्य तथा उद्योग मंत्री (श्री मोरारजी देसाई) : (क) ३३ समितियां ।

(ख) १. चमड़ा ।

२. खादी तथा रेशम के कीड़े पालना ।

३. पौलीटैक्नीकल ।

४. बांस का काम ।

५. स्लेट निकालना ।

६. व्हाइलमैन सोसाइटियां ।

७. ओषध सहकारी समितियां ।

८ विविध ।

रेडियो सेट

६८६ श्री पद्म देव क्या सूचना और प्रसारण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि .

(क) हिमाचल प्रदेश मे वर्ष १९५७–५८ मे अनूसूचित जातियो तथा पिछडे वर्गों के कल्याण के लिये सामुदायिक श्रवण योजना के अन्तर्गत कितने रेडियो सेट दिये गये है , और

(ख) ये रेडियो सेट कहा-कहा लगाये गये है ?

सूचना और प्रसारण मंत्री (डा० केसकर) (क) मालूम हुआ है कि पचायती रेडियो योजना के अन्तर्गत जो सेट दिये गये उनमे से हिमाचल प्रदेश सरकार ने अनुसूचित जातियो, आदिवासियो और पिछडे वर्गों के कल्याण के लिये १९५७–५८ मे अब तक ३१ रेडियो सेट दिये है । कल्याण कार्य के लिये निर्धारित धन मे से १५ और सेट दिये जाने की सम्भावना है ।

(ख) जिन जगहो पर यह सेट लगाये गये है उनके नाम इस प्रकार है ——

१ गयाबग
२ घघवार
३ मज
४ राय
५ मिन्धाल
६ पिन्दरू
७ मरगरान
८ चजू
९ रानूकोठी
१०. गुलसी
११ लम्बू
१२. कुठर
१३. दुदार
१४ कोहालू
१५ जारून
१६. सुलाह
१७ पुराना-बाजार
१८. बछवार
१९ कुफरमवाज
२० चटलोगिनरेका
२१ कोटली
२२ चायल (पछाड़)
२३ गोजियान
२४ कोर्गा
२५ जटावाला (नहाज)
२६ कजवाहा
२७ खरेल (रेनका)
२८ पैनकुफर
२९ खेलोग (पछाड)
३० कान्तिवाश्वा
३१ कुमराम ।

अल्प आय वाले व्यक्तियों के लिये मकान बनाने की योजना

६९० श्री पद्म देव : क्या निर्माण, आवास और संभरण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि

(क) अल्प आय वाले व्यक्तियो के लिये मकान बनाने की योजना के अन्तर्गत ऋण के लिये हिमाचल प्रदेश मे १९५७–५८ मे हरिजनो मे कितने आवेदन-पत्र प्राप्त हुए; और

(ख) कितने व्यक्तियो को मकान बनाने के लिये ऋण दिया गया ?

निर्माण, आवास और संभरण उपमंत्री (श्री अनिल कु० चन्दा) (क) छः

(ख) केवल हिमाचल प्रदेश शासन ने योजना के अन्तर्गत ऋण लेने के लिये हाल ही में लिखा है । आशा है कि यह ऋण शीघ्र ही उनको दे दिया जायेगा और तब वह ऋण मागने वालो के प्रार्थना-पत्रो को मन्जूर करने पर विचार करेंगे ।

Export of Indian Films

691. **Shri Bishwanath Roy:** Will the Minister of **Information and Broadcasting** be pleased to state the position in regard to the export of Indian cinema films during 1957 in comparison with 1956?

The Minister of Information and Broadcasting (Dr. Keskar): India exported 154 lakh feet of exposed cinematograph films during January—August 1957, valued at Rs 72 45 lakhs Figures for 1956 are not available as no separate statistics in respect of films were maintained prior to 1957

Central Schemes in Punjab

692. **Shri Daljit Singh:** Will the Minister of **Planning** be pleased to state

(a) the number of schemes which the Central Government are directly executing in the Punjab State,

(b) the details of the schemes, and

(c) the total amount entirely provided by the Centre for those schemes during 1957-58?

The Deputy Minister of Planning (Shri S. N. Mishra): (a) to (c) A statement is placed on the Table of the Lok Sabha [*See* Appendix III, annexure No 57]

Transportation of Human Labour

693. **Shri Sanganna:** Will the Minister of **Labour and Employment** be pleased to state

(a) whether it is a fact that human labour has been exported from the State of Orissa to Tripura territory for employment in the development work;

(b) if so, on what terms and conditions; and

(c) whether the Government of Orissa have been consulted in the matter?

The Minister of Labour and Employment and Planning (Shri Nanda): (a) No, not through any Government agency.

(b) and (c). Do not arise.

Indian Missing in Karachi

694. **Shri Vajpayee:**
Dr. Ram Subhag Singh:
Shri E. Madhusudan Rao:
Shri Assar:
Shri D C. Sharma:

Will the **Prime Minister** be pleased to state:

(a) whether an employee of the Indian High Commission in Pakistan scheduled to leave for Delhi on the 13th January, 1958, disappeared mysteriously just a day before his proposed departure,

(b) the efforts made to trace his whereabouts, and

(c) the results thereof?

The Prime Minister and Minister of External Affairs and Finance (Shri Jawaharlal Nehru). (a) Shri Inder Parkash Batra, a member of the staff of the Indian High Commission at Karachi who was scheduled to leave Karachi by air on 13th January for Delhi on leave disappeared from Karachi on 12th January, 1958

(b) and (c) Enquiries were started with the assistance of the Pakistan authorities to trace him Shri Batra, however, arrived in Delhi on 7th February and it was learnt that he had arrived in India by rail on 13th January and stayed at Jodhpur for some days before coming to Delhi

Pakistani Nationals

695. **Dr. Ram Subhag Singh:** Will the **Prime Minister** be pleased to state:

(a) whether it is a fact that some Pakistani nationals who visited Delhi

last year took up employment in contravention of visa rules,

(b) if so, the number of such persons, and

(c) whether any action is being taken against them?

The Prime Minister and Minister of External Affairs and Finance (Shri Jawaharlal Nehru): (a) Yes, Sir

(b) 99 Pakistani nationals

(c) *Out of the* ninety-nine, seventy-eight have left for Pakistan, while cases of the remaining twenty-one are under consideration

पूर्वी पाकिस्तान के विस्थापित व्यक्तियों के बारे में मुख्य मंत्रियों का सम्मेलन

६६६ { **डा० राम सुभग सिंह :**
श्री बाजपेयी :
श्री हेम बरुआ: }

क्या **पुनर्वास तथा अल्पसंख्यक-कार्य मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि

(क) क्या यह सच है कि पूर्वी पाकिस्तान के विस्थापित व्यक्तियो के पुनर्वास की समस्या पर विचार करने के लिये केन्द्रीय गृह-कार्य मंत्री के सभापतित्व मे कलकत्ते में विभिन्न राज्यो के मुख्य मंत्रियो का एक सम्मेलन हुआ था, और

(ख) यदि हां, तो इस सम्मेलन मे क्या क्या महत्वपूर्ण निश्चय किये गये ?

पुनर्वास तथा अल्पसंख्यक कार्य मंत्री (श्री मेहरचन्द खन्ना) (क) जी हां।

(ख) यह फैसला हुआ था कि राज्य सरकारें पूर्वी पाकिस्तान के शरणार्थियो को बसाने के लिये काश्त के लायक जमीनो की अपने अपने क्षेत्रो म जल्द सर्वे करायें । तीन महीने के बाद जबकि सम्भवत सर्वे रिपोर्ट तैयार हो जायेगी, मुख्य मंत्री इस मामले पर फिर विचार करने के लिये मिलेंगे ।

Industries under Second Five Year Plan

697. Shri Jhunjhunwala: Will the Minister of **Planning** be pleased to state

(a) whether any industries have already reached the targets for capacity set under the Second Five Year Plan,

(b) if so, the names thereof,

(c) whether any revised upward targets of capacity have been fixed for some industries, and

(d) if so, the names of the industries and revised targets for such industries?

The Deputy Minister of Planning (Shri S N. Mishra): (a) Yes, Sir

(b) (i) Diesel Engines

(ii) Petroleum Refining

(iii) Staple Fibre

(c) Yes, Sir

(d) A Statement is placed on the Table of the Lok Sabha [*See* Appendix III, annexure No 58]

Cottage and Small Scale Industries

698 Shri L. Achaw Singh: Will the Minister of **Commerce and Industry** be pleased to state

(a) how many pilot centres have been opened in Assam, Manipur and Tripura for the development of cottage and small scale industries,

(b) whether any pilot scheme to advance loans to small scale industries has been taken up by the State Bank of India in these areas, and

(c) if not, the reasons therefor?

The Minister of Commerce and Industry (Shri Morarji Desai): (a) The ject areas under the Community Development Programme for the development of cottage and small scale inreference is obviously to pilot produstries *If so*, there *is* one pilo project area each in the State of

Assam and the Union Territories of Manipur and Tripura

(b) and (c). The State Bank's pilot scheme for advancing loans to small scale industries will shortly be extended to Dibrugarh in Assam State The scheme is not being extended to the Union Territories of Tripura and Manipur as the State Bank has no branch in these areas The assistance which the small scale industries in these Territories obtains is under the State Aid to Industries Act

Supplies Dropped in NEFA

699. Shri L. Achaw Singh. Will the **Prime Minister** be pleased to state

(a) the total quantity of supplies dropped in NEFA during 1957, and

(b) the total amount of freight paid to the private companies for such supplies during that year?

The Prime Minister and Minister of External Affaisr and Finance (Shri Jawaharlal Nehru): (a) 8,869 5 Tons Gross

(b) An amount of Rs 23,33,917 has been paid in 1957 to private companies in part payment of their bill for the supplies dropped by them in 1957

Meeting of Partition Body

700. Shri Hem Raj: Will the **Prime Minister** be pleased to state

(a) whether the Partition Body of the two Punjabs met recently to settle the outstanding matters between India and Pakistan,

(b) if so, the matters discussed and the decisions taken thereon, and

(c) how far they have been implemented?

The Prime Minister and Minister of External Affairs and Finance (Shri Jawaharlal Nehru): (a) Yes Sir A meeting of the Punjab Implementation Committee was held in Chandigarh on the 17th and 18th October, 1957

(b) and (c). A copy of the proceedings of the meeting is laid on the Table of the Lok Sabha [*Placed in Library. See* LT-564/58]

Uranium Ore

701. Shri Shobha Ram: Will the **Prime Minister** be pleased to state:

(a) the names of the areas in Rajasthan where uranium ores have been discovered,

(b) the nature and potentiality of each area with their analysis results, and

(c) whether the Department of Atomic Energy is going to instal an upgrading plant for treatment of low grade uranium ores of Rajasthan?

The Prime Minister and Minister of External Affairs and Finance (Shri Jawaharlal Nehru): (a) and (b) A number of Uranium ore deposits of various types have been discovered in Udaipur and Jaipur Divisions and Ajmer and Alwar Districts in Rajasthan Detailed investigations are still in progress for ascertaining the assay value of the ore bodies in bulk and the nature and extent thereof on the basis of which their potentiality for commercial exploitation may be judged

(c) An experimental ore-dressing plant is already in operation at one of the prospects and others are intended to be put up where necessary for preliminary investigations The question of setting up a full-scale ore-dressing plant will be taken up when the existence of large commercial sources of ore has been established

Madurai Ramnad Chamber of Commerce

702. Shri Tangamani: Will the **Minister of Commerce and Industry** be pleased to state

(a) whether the Madurai Ramnad Chamber of Commerce gave a Memorandum to him regarding oil and oil

seeds during his visit to Madurai on the 24th December, 1957; and

(b) if so, what steps have been taken to meet their demands?

The Minister of Commerce and Industry (Shri Morarji Desai): (a) Yes, Sir.

(b) The suggestions made regarding oils and oilseeds were—

(i) groundnut oil might be allowed export and coconut oil imported to replace groundnut oil; and

(ii) exports of groundnut oilcake should be limited to 100 tons at a time per shipper.

The first suggestion was not found acceptable because coconut oil is not a suitable substitute for groundnut oil in the Vanaspathi industry where it is mostly required As regrads the second suggestion, export of groundnut oilcake is now regulated through established shippers on the basis of past exports.

पासपोर्ट

७०३. श्री क० भे० मालवीय : क्या **प्रधान मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या गत एक वर्ष में जाली पासपोर्टों के कुछ मामले सरकार के ध्यान में आये हैं;

(ख) यदि हां, तो उनकी संख्या कितनी है; और

(ग) सरकार अपराधियों के विरुद्ध क्या कार्यवाही कर रही है ?

प्रधान मंत्री तथा वैदेशिक कार्य और वित्त मंत्री (श्री जवाहरलाल नेहरू): (क) जी हां।

(ख) दिल्ली, लखनऊ और मदरास के रीजनल पासपोर्ट अफसरों ने जाली पासपोर्टों के १८० मामलों की रिपोर्ट भेजी। बंबई और कलकत्ता के रीजनल पासपोर्ट अफसरों से सूचना इकट्ठी की जा रही है।

(ग) ऐसे मामलों से जिन लोगों का संबंध है उनके नाम ब्लैक-लिस्ट में रख दिए गए हैं और उनके पासपोर्ट रद्द कर दिए गए हैं। जहां कहीं संभव है, पुलिस कानून तोड़ने वालों के खिलाफ उचित कार्रवाई कर रही है।

Cottage Industries

704. Shri Daljit Singh: Will the Minister* of **Commerce and Industry** be pleased to state:

(a) whether there is a proposal to develop some more cottage industries in Kangra district of the Punjab State; and

(b) if so, the kind of cottage industries proposed to be developed?

The Minister of Commerce and Industry (Shri Morarji Desai): (a) and (b). In addition to providing training in the weaving of *pashmina* carpets, hooked rugs, *namdas* and chain-stitch embroidery on *namdas* and hessian cloth and the establishment of a plantation-cum-demonstration centre for rearing silk worms in Kangra District which would be continued during 1958-59, it is proposed to develop in that year training in manufacture of wooden toys, bamboo articles and *niwar* and tapes.

Textile Mills

706. Sardar Iqbal Singh: Will the Minister of **Commerce and Industry** be pleased to state:

(a) the names of textile mills which remained closed upto the end of January, 1958;

(b) the reasons therefor;

(c) whether any steps have been taken to start these factories or mills;

(d) if so, the nature thereof; and

(e) the result achieved?

The Minister of Commerce and Industry (Shri Morarji Desai): (a) to (e). The question presumably refers to Cotton Textiles. A statement giving the required information is placed on the Table of the Lok Sabha. [*See* Appendix III, annexure No. 59.]

Employment Exchange

707. Sardar Iqbal Singh: Will the Minister of Labour and Employment be pleased to state:

(a) whether it is a fact that registration for some posts has been stopped in the Employment Exchanges; and

(b) if so, the reasons therefor?

The Minister of Labour and Employment and Planning (Shri Nanda): (a) No.

(b). Does not arise.

Trade with Tibet

708. Sardar Iqbal Singh: Will the Minister of Commerce and Industry be pleased to state what is India's present volume of trade with Tibet?

The Minister of Commerce and Industry (Shri Morarji Desai): (a) A statement giving figures of trade between India and Tibet during 1957-58 (April-October) is placed on the Table of the Lok Sabha. [*See* Appendix III, annexure No. 60]. Figures for later months are not yet available.

Tea Production

709. Sardar Iqbal Singh: Will the Minister of Commerce and Industry be pleased to state:

(a) the total quantity of tea produced in each of the hilly districts of Punjab from 1950 to 1957, year-wise;

(b) the acreage of land in which tea was grown in each district in each of the above years;

(c) the number of tea plantations and tea factories which worked in each district in each of the above years; and

(d) the number of tea plantations and tea factories owned by the foreigners in each district separately at present?

The Minister of Commerce and Industry (Shri Morarji Desai): (a) to (c). It is reported that tea is grown in the Punjab State only in the Kangra District. A statement showing the quantity of tea produced, acreage under tea and number of tea plantations in Kangra during the years 1950 to 1957 is placed on the Table of the House. [*See* Appendix III, annexure No 61]. As regards factories no year-wise information is available but according to the Excise authorities there are 39 establishments operated by power.

(d) Nil, according to the records maintained by the Tea Board.

C.P.W.D.

710. Shri Easwara Iyer: Will the Minister of Works, Housing and Supply be pleased to refer to the statement made in the Lok Sabha on the 14th August, 1957 regarding conversion of certain categories of workcharged staff of Central Public Works Department into regular establishment and state:

(a) whether they have since been transferred to the regular establishment; and

(b) if not, the reasons therefor?

The Minister of Works, Housing and Supply (Shri K. C. Reddy): (a) and (b). A committee of officers has been appointed to implement the decisions regarding workcharged staff of the Central Public Works Department announced by me in the House on the 14th August 1957.

Various service conditions like counting of past service, pension benefits, carrying over of past leave etc.,

are being worked out by the Committee and the actual transfer of personnel will be undertaken as soon as these points are settled. Every effort is being made to expedite the finalisation of this matter.

C.P.W.D.

711. Shri Easwara Iyer: Will the Minister of **Works, Housing and Supply** be pleased to refer to the statement made in the Lok Sabha on the 14th August, 1957 regarding confirmation of workcharged staff of Central Public Works Department and state the progress made in the matter?

The Minister of Works, Housing and Supply (Shri K. C Reddy): For the implementation of my declaration in the House on the 14th August, 1957 regarding Workcharged staff of the Central Public Works Department, a special committee of officers has been set up and the committee is actively at work.

2. Before the confirmation of persons can be effected, permanent posts in each industrial category of Workcharged Establishment have to be worked out. Actual confirmation of persons can only be made after the permanent posts have been fixed.

MOTION FOR ADJOURNMENT

FAST BY SHRIMATI SUDHA JOSHI IN GOAN JAIL

12 hrs.

Mr. Speaker: I have received notice of an adjournment motion relating to·

> "The indefinite fast by Mrs. Sudha Joshi in Madgaon jail in protest of the ill-treatment of women satyagrahis by the jail authorities."

I would like to know the facts. Has the Minister any information?

Shri Braj Raj Singh (Firozabad): May I submit . . .

Mr. Speaker: I have read out the adjournment motion. I am asking the Minister if he has got any information regarding this matter.

The Prime Minister and Minister of External Affairs and Finance (Shri Jawaharlal Nehru): We have no information except what the hon. Member Shri Goray was pleased to tell us. And something has appeared in the press.

As soon as we heard about this, we got in touch by telephone with some officers in Bombay who also said that they had no special information except the press report that they had seen but that they would immediately inquire into that matter further. And perhaps, we may be able to get some more information about it. It is, of course, not very easy to get authentic information about things that happen not only in Goa but inside a prison in Goa, as it is a double prison. But, unfortunately, as we all know, conditions in the prisons there are peculiarly bad and most distressing. So, there is nothing very surprising about such a report. We shall certainly enquire further into this matter. At the present moment, I can say nothing more.

Shri Braj Raj Singh: My submission is that with regrad to this matter, the feelings in the country are running high and the people are very much agitated. So, we would naturally like that Government take very urgent steps to get some more information and do something, if possible, to free those people who are still in the Goan jails.

Shri Goray (Poona): This is a matter on which I want the massive opinion of this House as well as of Government to express itself in no uncertain terms

Mrs. Joshi did not resort to this extreme measure light-heartedly. She had made appeal after appeal to the Governor-General of Goa saying that women satyagrahis were being ill-treated and ill-treatment should be discontinued, and that he should personally intervene. But when she did not hear anything from him, and the ill-treatment continued, she had to

take resort to a fast. She intimated her husband that from Wednesday she will have to live on water alone. That is how the fast has started

It is not a new thing in Goa that the prisoners there are ill-treated I have tried to convey to you earlier also that so far as medical treatment is concerned, the Goan prisoners are completely neglected It has been our effort to send them medicines or send them money so that they could buy medicines Those four patriots who escaped from the Aguada prison very recently have also testified to the ill-treatment that is being given to the Goan prisoners And now this fast has come

I want that we should try to bring as much pressure as possible on the Goan authorities and the Goan Government and see that the prisoners who are there in Goa, and who have been sentenced to long terms of imprisonment—Mrs Joshi has been sentenced to ten years' imprisonment and two years' imprisonment in lieu of fine, thus, in all, to twelve years—should at least be fairly treated

Shri Jawaharlal Nehru May I say that I am almost entirely in agreement with what the hon Member has said in regard to this matter? And we think it is our duty and it is the duty of this Parliament and the country indeed to do our best to help these poor prisoners in Goa, apart from the larger issue I mean

In regard to Mrs Sudha Joshi, there is another question which has not been decided yet as to whether she is an Indian national or not I believe she claims to be an Indian national But that apart, whether she is an Indian national or not, the very least that can be said is that they are entitled to civilised treatment, which they do not get

The hon Member said something about our sending medicines and the rest We shall gladly send anything, but I have this difficulty that when he himself was in prison along with some others, I sent quite a considerable amount of books, but months and years afterwards I heard that none reached them I took a lot of trouble in collecting special books—I had been told that they were interested in special subjects—but not one reached them I do not know where they are still

Anyhow, we shall certainly fully enquire into this matter, and I do hope that Indian public opinion will also realise fully this continuing harsh treatment in regard to people whose sole guilt, if guilt, is that they wanted peacefully to secure the freedom of Goa

Shri Goray It is not only Mrs Joshi, but there is one Mr Ranade who has been sentenced to twenty-eight years Even after he has been sentenced he has not been removed from the police lock-up, and for twenty-four hours in the day, he has to sit in a cell Both his mother and his brother went to see him, and they pleaded that he should be taken out at least for half an hour for a morning walk outside as constitutional But they also have failed, and this young boy who has been sentenced to twenty-eight years will have to continue like that for years to come confined to a single cell

Shri Braj Raj Singh Could we have an assurance from the Prime Minister that fuller information whenever available will be placed before the House?

Raja Mahendra Pratap (Mathura) I believe the approach is wrong The ideas of the Portuguese should also be changed as I tried in Pakistan

Mr Speaker We have heard enough As and when further information is available with respect to such matters as these, which get publicity in the newspapers to a partial extent, I am sure the Minister will place it before the House

Shri Jawaharlal Nehru: Of course

Mr. Speaker: No special direction is necessary.

It is really unfortunate that these events are happening there. It has been again and again brought to the notice of the House. But except for bringing these various incidents to the notice of the House, nobody has suggested what further action can be taken. During the debate on the General Budget, hon. Members may give vent to their feelings, the unanimous feelings of the House.

Under these circumstances, I do not think it will be useful to give my consent.

Shri Yajnik (Ahmedabad): Can we not make an appeal to the Pope to interfere in this matter?

Mr. Speaker: We cannot invade that territory.

I do not give my consent to this adjournment motion.

Hereafter, what I would suggest is this I brought up this adjournment motion before the House because I merely wanted to get some information regarding this matter and also to show to the world that we are all interested in this matter. Otherwise, a short notice question would have been the proper means to elicit facts

Shri Raghunath Singh (Varanasi): I have already given notice of one

Dr. Ram Snbhag Singh (Sasaram): Because of this, the short notice question may be barred.

Pandit D. N. Tiwary (Kesaria): There is one suggestion. Raja Mahendra Pratap may be sent to Goa to change their minds, as he has done in Pakistan.

Shri Raghunath Singh: Yes.

PAPERS LAID ON THE TABLE

ANNUAL REPORT AND ACCOUNTS OF HINDUSTAN HOUSING FACTORY (PRIVATE) LIMITED, FOR 1956-57

The Deputy Minister of Works, Housing and Supply (Shri Anil K. Chanda): I beg to lay on the Table under sub-section (1) of section 639 of the Companies Act, 1956, a copy of the Annual Report of the Hindustan Housing Factory (Private) Limited along with the Audited Accounts for the year 1956-57.

[*Placed in Library. See* No. LT552/58.]

STATEMENT SHOWING ACTION TAKEN BY GOVERNMENT ON ASSURANCES, PROMISES AND UNDERTAKINGS GIVEN

The Minister of Parliamentary Affairs (Shri Satya Narayan Sinha): I beg to lay on the Table the following statements showing the action taken by Government on various assurances, promises and undertakings given by Ministers during the various sessions shown against each:—

(1) Supplementary Statement No. II.
Third Session, 1957 of Second Lok Sabha.

(2) Supplementary Statement No. VIII.
Second Session, 1957 of Second Lok Sabha.

(3) Supplementary Statement No. IX.
First Session, 1957 of Second Lok Sabha.

(4) Supplementary Statement No. VIII
Fifteenth Session, 1957 of First Lok Sabha.

[*See* Appendix III, annexure Nos. 62, 63, 64 and 65.]

STATEMENT *RE* EXPLOSIONS AT PATHANKOT

The Minister of Defence (Shri Krishna Menon). Mr Speaker, Sir, you had given directions that any change in the situation arising from the explosions in Pathankot should be reported to the House, and I had undertaken to do so

Now, first of all, in regard to casualties, the Army casualties are now 9 instead of the 8 that I gave before, that is not to say that any of the injured persons has died, but we have discovered one more body The total civilian casualties are now 34 which means that out of the 28 civilians who were believed to be missing some are now found dead, and out of those who we thought, had disappeared five have been traced So, on the missing list, there are six remaining

I think you will allow me to say, Mr Speaker, that it is difficult to give with regard to these dead persons anything more than estimates, because of the condition in which they were blown up

The second is that I informed the House that road and railway traffic had to be suspended Now, road traffic was reopened on the next day that is, the 25th February, 1958 And railway traffic which is really the sphere of my colleague the Railway Minister, has been reopened yesterday, the 26th February 1958 the Army having agreed to its being reopened

With regard to reliefs, we still have not been able to locate the next-of-kin So far as the military dead are concerned, search is continuing As regards civilian reliefs the Punjab Government have distributed Rs 200 per family to 10 families Enquiries about requirements of the sufferers continue.

Finally, the Court of Inquiry has been instituted It began work yesterday morning and it has examined two witnesses One of the witnesses is still not in a condition to give coherent evidence Therefore, it must take some time

COMMITTEE ON ABSENCE OF MEMBERS FROM THE SITTINGS OF THE HOUSE

FIFTH REPORT

Shri Mulchand Dube (Farrukhabad) I beg to present the Fifth Report of the Committee on Absence of Members from the sittings of the House

I also lay on the Table a copy of the Statement showing names of Members who have been absent for 15 days or more continuously during the last session

---

ELECTION TO COMMITTEE

EMPLOYEES' STATE INSURANCE CORPORATION

The Deputy Minister of Labour (Shri Abid Ali) I beg to move

"That in pursuance of clause (1) of Section 4 of the Employees' State Insurance Act, 1948, read with rule 2A of the Employees' State Insurance (Central) Rules, 1950, the Members of Lok Sabha do proceed to elect in such manner as the Speaker may direct, one Member from among themselves to serve as a member of the Employees' State Insurance Corporation which is being reconstituted"

Mr. Speaker: The question is·

"That in pursuance of clause (1) of Section 4 of the Employees' State Insurance Act, 1948 read with rule 2A of the Employees'

State Insurance (Central) Rules, 1950, the Members of Lok Sabha do proceed to elect, in such manner as the Speaker may direct, one Member from among themselves to serve as a member of the Employees' State Insurance Corporation which is being reconstituted."

The motion was adopted.

RAILWAY BUDGET, 1958-59—GENERAL DISCUSSION—*contd.*

Mr. Speaker: The House will now resume further discussion of the Railway Budget. Out of 15 hours allotted, 4 hours and 40 minutes have already been availed of, and 10 hours and 20 minutes remain.

Shri Ganpati Ram may kindly continue his speech.

श्री गणपति राम (जौनपुर, रक्षित, अनुसूचित जातियां) : अध्यक्ष महोदय, कल मैं शाहगंज रेलवे जंक्शन की कठिनाइयों की तरफ रेलवे मिनिस्टर का ध्यान आकर्षित कर रहा था । मैं ने बतलाया था कि शाहगंज में जो बड़ी लाइन का आउटर प्लेटफार्म है वहा पर मुसाफिरों की सुरक्षा के लिये प्लेटफार्म की दूसरी तरफ चहार दीवारी.....

Mr. Speaker: A number of hon. Members have given their names. Every hon. Member would like to say something relating to his constituency, *e.g.* need for over-bridges difficulties in regard to other matters and so on. Therefore, I would appeal to hon. Members to confine their remarks to ten minutes, if possible, so that as many Members as possible may have a chance to speak.

Shri Bimal Ghose (Barrackpore): During general discussion, we shall not probably be referring to individual difficulties, and ten minutes would not be a fair allocation of time for general discussion

Mr. Speaker: If I find that an hon. Member is not confining himself to individual or local matters but is speaking on general matters, I will allow more time.

श्री गणपति राम : मुसाफिरों की सुरक्षा के लिये प्लेटफार्म के दूसरी तरफ चहार दीवारी का होना बहुत आवश्यक है । साथ ही शाहगंज में जो रेलवे क्रासिंग है उस पर भी लोगों को बहुत दिक्कत होती है । वहा एक तरफ से ईख की गाड़िया जाती है और दूसरी तरफ वहां पर तहसील है जिसके लिये मुसाफिर आते हैं, उनको कभी कभी एक एक घंटे तक रुका रहना पडता है । वहा की जनता की और रेलवे अधिकारियों की माग है कि ओवर ब्रिज या अंडर ब्रिज बनाकर इस कठिनाई को दूर किया जाये ।

मुझे यह याद दिलाना है कि जिस वक्त जफराबाद सुलतानपुर लाइन का उद्घाटन हो रहा था उस वक्त शास्त्री जी ने, जो कि वहा पर गये हुये थे, यह आश्वासन दिया था कि जफराबाद जंक्शन के विकास की आवश्यकता है वहां पर अभी तक केवल एक ही प्लेटफार्म ऊंचा किया गया है । दूसरे प्लेटफार्म बहुत नीचे हैं । उनको ऊंचा करने की आवश्यकता है । साथ ही वहां पर अभी तक शैड नही लगाया गया है । वहां शैड की बहुत जरूरत है । साथ ही यहा पर कोई मुसाफिर खाना भी नही है । यहां पर तीन तीन तरफ से यानी जंघई सुलतानपुर और बनारस की तरफ मे रेलवे लाइनें आकर मिलती हैं । इसलिये इन चीजों की यहां सख्त आवश्यकता है । शास्त्री जी ने यहा की जनता को आश्वासन दिया था कि कृष्ण नगर और सराय हरखू के बीच कालिजरा नामक स्थान पर एक हाल्ट स्टेशन बनाया जायगा । वहां की जनता की यह जोरदार मांग है और अभी तीन चार दिन पहले मैंने वहां के

[श्री गणपति राम]

भूतपूर्व एम० एल० ए० और कई सौ आदमियों के हस्ताक्षर से एक मैमोरेंडम रेलवे मंत्री के पास भेजा है। मैं आशा करता हूं कि इसकी जांच करके इस पर भी ध्यान दिया जायेगा।

साथ ही रेलवे विभाग के कार्यक्रम में यह चर्चा थी कि जघई से शाहगंज तक वाया खुटहन, पिलकीछा, महाराजगंज, व मछलीशहर एक रेलवे लाइन खोली जायेगी। और यह सूचना भी मिली थी कि उसका सर्वे भी किया जाने वाला है। लेकिन इस बजट में मैं ने उस लाइन का कोई जिक्र नहीं देखा। मैं रेलवे मंत्री का ध्यान इस ओर आकर्षित कराना चाहता हूं कि उस लाइन का सर्वे कराकर वहां की जनता की आवश्यकता को पूरा करने की ओर ध्यान दें।

साथ ही मैं खासतौर से रेलवे विभाग में हरिजनों की नौकरियों की तरफ आपका ध्यान आकर्षित करना चाहता हूं। अभी भी यह देखा जाता है कि सन १९५० से सन् १९५८ जो जगह खाली हुई हैं उनमें अभी तक हरिजनों का कोटा पूरा नहीं किया गया है। इन जगहों के लिये हरिजनों ने अर्जियां दीं लेकिन उनका कोटा पूरा नहीं किया गया है। जहां तक क्लास १ और क्लास २ की सरविसेज का सम्बन्ध है उनमें तो हरिजनों की संख्या नगण्य है। साथ ही क्लास ३ में भी उनका जो कोटा होना चाहिये था वह पूरा नहीं हो पाया है। कहा जाता है कि क्लास ४ में हरिजनों की संख्या काफी है। लेकिन उनको ज्यादातर सफाई मजदूरों और मीनियल सरविसेज में ही स्थान दिया गया है। सन् १९५२ में हरिजन सदस्यों ने बार बार मांग की थी कि रेलवे में जितनी सरविसेज हैं उनमें कैडर वाइज यह बतलाया जाये कि कितने हरिजनों को स्थान दिया गया, कितनी जगहें हुईं, और उनको भरने में हरिजनों का क्या अनुपात रहा। उस पर अभी तक रेलवे मंत्रालय की तरफ से कोई रिपोर्ट नहीं पेश की गयी। केवल एक रिपोर्ट सन् १९५२ में पेश की गयी थी लेकिन उसके बाद आजतक कोई रिपोर्ट नहीं पेश की गयी। मैं चाहता हूं कि एक बुलैटिन या एक पैम्फलेट द्वारा यह सूचना दी जाये कि सन् १९५२ से सन् १९५८ तक कितनी जगह खाली हुई और उनमें कितने हरिजनों को रखा गया।

साथ ही मैं यह कहना चाहता हूं कि जितने रेलवे कमीशन बने हैं उनमें भी आफिसर्स में हरिजनों की संख्या बहुत कम रखी गयी है। मैं जनता की तरफ से और हरिजनों की तरफ से यह पूछना चाहता हूं कि हरिजनों के साथ यह दुराव क्यों हो रहा है। क्या मैं रेलवे मंत्री महोदय का ध्यान इस ओर आकर्षित कर सकता हूं कि सन् ३८ सन् ४० और सन् ४२ में जब कि मुस्लिम रिप्रेजेन्टेशन पर जोर दिया जा रहा था तो रिमोजा कमेटी बनी थी और उसने रिपोर्ट दी थी कि मुस्लिम्स में जो एजूकेशनली क्वालीफाइड लोग हैं उनको लिया जाये। क्या हरिजनों के सम्बन्ध में यह बात लागू नहीं की जा सकती। यहां यह कहा जाता है कि हरिजन ड्यूली क्वालीफाइड नहीं है इसलिये उनको नहीं लिया जाता। मेरा सुझाव है कि अगर कोई हरिजन एजूकेशनली क्वालीफाइड है तो उसे सरविसेज में लिया जाना चाहिये।

हरिजनों की यह भी शिकायत है कि उनको प्रोमोशन में रिजरवेशन नहीं दिया जाता। अभी ७ या ८ फरवरी को हिन्दुस्तान टाइम्स में एक रिपोर्ट निकली थी कि होम मिनिस्ट्री की तरफ से हर एक मिनिस्ट्री को एक सरकुलर भेजा गया है कि प्रोमोशन के बारे में भी हरिजनों को सहूलियत दी जावे।

लेकिन ऐसा होता नहीं देखा जाता । मेरी मांग है कि जितनी वेकेंसीज एराइज हों और जितने नये आदमी लिये जाये उनमे हरिजनो का कोटा जरूर पूरा किया जाना चाहिये । यह भी देखा जाता है कि होम मिनिस्ट्री का जो कम्युनल रोस्टर के बारे मे सरकुलर है उसका इटरप्रिटेशन ठीक नही किया जाता । रेलवे बोर्ड मे एक जगह ४५ वेकेंसीज एराइज हुई । उनमे सिलेक्शन किया गया । उनमे एक हरिजन तीसरी या चौथी पोजीशन पर था लेकिन लिस्ट मे उसका नाम ४५ वा या ४६वा लिखा था । रेलवे अधिकारियो ने ४४ आदमी चुन लिये । जब शिकायत की गयी तो अधिकारियो ने यह रिपोर्ट दी कि उसका नाम ४५वे ४६वे नम्बर पर है । उसका जब नम्बर आयेगा तो उसको लिया जायेगा । मैं पूछना चाहता हू कि क्या कम्युनल रोस्टर का यही मतलब है । आपके यहा के अधिकारी उसका इस तरह से गलत इटरप्रिटेशन करते हैं । इस तरह से सारी सुविधाओ और जी० ओज० के रहते हुये भी हरिजनो को सरविसेज मे उचित स्थान नही मिल पाता । अगर यही हालत रही तो उनका रिप्रेजेंटेशन कभी भी पूरा नही हो सकेगा ।

साथ ही मैं यह भी निवेदन करना चाहता हू कि एक आफिसर आन स्पेशल ड्यूटी नियुक्त किया जाये जिसको यह काम दिया जाये कि वह देखे कि रेलवे विभाग मे कितनी वेकेंसीज एराइज होती है और उनमे से कितनी मे हरिजनो को रखा जाता है और इसकी रिपोर्ट वह सदन के सामने पेश करे । मैं यह भी जानना चाहूगा कि जो अभी तक रिप्रेजेंटेशन को पूरा करने के लिये सुझाव दिये गये हैं उनपर किस हद तक अमल हुआ है ।

मै एक बात की तरफ और आपका ध्यान आकर्षित करना चाहूगा । हरिजन उम्मीदवारो को अच्छा वातावरण नही मिल पाता इसलिये उनको बहुत परेशानिया होती हैं । जो एग्जामिनेशन होते है उनके लिये उनको कुछ प्रशिक्षण या एपरेंटिसशिप का मौका दिया जाये । यदि ऐसा किया जायेगा तो सरविसेज मे उनका रिक्वायर्ड कोटा पूरा किया जा सकेगा ।

इस के बाद मै इस सदन का ध्यान रेलवे विभाग मे प्रचलित छुआछूत की तरफ आकर्षित करना चाहता हू । बहुत से आफिसिज मे आज भी छुआछूत है और उसकी खबरे सुनने मे आती है । मुझे मालूम हुआ है कि इलाहाबाद मे एकाउट्स आफिस मे भी इस तरह के केसिज होते हैं । कही कही स्टेशनो पर भी इस प्रकार हरिजनो के साथ छुआछूत का व्यवहार किया जाता है । इस सम्बन्ध मे मेरा सुझाव यह है कि अगर आप देश से छुआछूत को दूर करना चाहते है तो रेलवे विभाग के अधीन स्टेशनो पर जो पानी पिलाने की जगह है, उन मे हरिजनो को रखे । इस के अतिरिक्त रेलवे स्टेशनो पर जो टी-स्टाल और रेस्टारा इत्यादि होते है, उनके लाइसेन्स भी हरिजनो को ही दिये जाये ।

आज-कल रेलो के जो एक्सिडेंट्स हो रहे है, उनकी तरफ मै आपका ध्यान दिलाना चाहता हू । प्रश्न यह है कि इन एक्सिडेंट्स का कारण क्या है । मुझे मालूम होता है कि ये एक्सिडेंट्स इस कारण ज्यादा होते है कि बडे बडे जकशन्ज और स्टेशनो पर आपरेशनल स्टाफ एक्सपीरियंस्ड नही होता है । मुझे यह भी मालूम हुआ है कि नई दिल्ली और पुरानी दिल्ली मे आपरेशनल स्टाफ पर्याप्त सख्या मे नही है । यह भी देखने मे आता है कि जब इन लोगो का सिलेक्शन होता है, तो प्राय अन-एक्सपीरियेंस्ड हैंड्ज को रख लिया जाता है, जिन को अनुभव नही होता है । मेरा सुझाव यह है कि ट्रेन एग्जामिनर्ज, फिटर्ज और पायट्समैन चार छ साल के

[श्री गणपति राम]

अनुभवी आदमी ही रखे जाये । अफसरो को यह हिदायत देनी चाहिये कि उन के सिलेक्शन में या प्रोमोशन में अपग्रेडेशन नही होनी चाहिये । ऐसे केसिज मिलने हैं कि एक्सपीरियेस्ड आदमी सुपर-एनुएट कर दिये जाते हैं ।

जहां तक ट्रेन-एग्जामिनर्ज का सवाल है, कल दो माननीय सदस्यो ने उस तरफ ध्यान दिलाया था । आखिर उन का गुनाह क्या है ? शीडमैन और चार्जमैन के मुकाबले मे उन की सर्विसिज ज्यादा गम्भीर है, लेकिन उन को पे-स्केल कम दिया जाता है । एक्सीडेंट्स इन्क्वायरी कमेटी और पे कमीशन ने इस विषय मे आश्वासन दिया था । दो साल पहले श्री अलगेशन ने भी आश्वासन दिया था कि उन के पे-स्केल को बढाया जायगा, लेकिन अभी तक यह मामला टाला जा रहा है । कहा जाता है कि यह मामला रेलवे प्रशासन के जेरे-गौर है । कई साल तक इस मामले को इस प्रकार टाला जाय, तो इस को लाल फ़ीताशाही नही कहा जायगा, तो फिर क्या कहा जायगा ? मै रेलवे मत्री मे अनुरोध करता हू कि वह इस माग की तरफ पूरा ध्यान दे ।

अब मै आप का ध्यान मीनियल स्टाफ की तरफ दिलाना चाहता हू, जो कि रेलवे के चलने और उसके सुधार के लिये जिम्मेदार है । मै निवेदन करना चाहता हू कि जो छोटे मोटे पायटमैन इत्यादि है, जिनकी जिम्मेदारी बहुत गम्भीर है, उनके प्रोमोशन मे कभी भी जल्द-बाजी न की जाय । ऐसे पदो पर केवल ऐसे अनुभवी आदमियो को प्रोमोशन देना चाहिये, जो कि उस काम की पूरी जानकारी रखते हो । इस सम्बन्ध मे कुछ ऐसे केसिज़ हो जाते हैं, जिन की तरफ आपको ध्यान देना चाहिये ।

मेरे सामने हरिजनों के सम्बन्ध म कुछ प्रोमोशन के केसिज आये हैं । यह कहा जाता है कि प्रोमोशन का टैस्ट सीनियारिटी और मैरिट है । मैं यह बताना चाहता हू कि सीनियारिटी और मैरिट रहते हुये भी हरिजन उम्मीदवारों को प्रोमोशन नही दिया जाता है । आपके सामने लखनऊ के डी० एम० आफिस का एक केस है । और भी ऐसे चार छः केसिज़ हैं, जिन के सम्बन्ध में मैने लिखा पढी की है । मै आपका ध्यान इस तरफ दिलाना चाहता हूं कि सीनियारिटी और मैरिट रहते हुये भी हरिजन उम्मीदवारो के मुकाबले मे दूसरे आदमियो को प्रोमोशन दिया गया । जब उन के केसिज़ आप के सामने लाये जाते है, दो आफिसर दूसरे ही ढग से रिपोर्ट पेश करते है । मै आशा करता हूं कि इस ओर भी ध्यान दिया जायगा । सर्विसिज़ मे जो धाधली चलती है, उस को दूर करने का प्रयत्न शीघ्र ही किया जाना चाहिये ।

आज स्थिति यह है कि सविधान की धारा के अनुसार इतनी सहूलियत होते हुये भी हरिजन बहुत पिछडे हुये है और उन को कोई सुविधाये नही मिल पाती है । मै निवेदन करना चाहता हू कि मत्री महोदय के अपने मत्रालय में और गृह मत्रालय की तरफ से भी यह जानने की कोशिश की जाय कि अभी तक ये कमिया क्यो वर्तमान है । आज हरिजन पढे लिखे लोगो की और साधारण हरिजनो की यह पुकार है कि सरकारी कर्मचारियो और सरकारी दफतरो मे पूर्ण विश्वास कायम रखने के लिये हरिजनो को उनका उचित रिप्रेजेन्टेशन और रिजर्वेशन दिया जाय । मुझे इतना ही कहना है ।

Mr. Speaker: Shrimati Uma Nehru

Shri Raghunath Singh (Varanasi): I am waiting since yesterday, Sir.

Mr. Speaker: I will give preference to a lady Member.... .

Shri Raghunath Singh: Surely.

Mr. Speaker: . and that too from Uttar Pradesh.

श्रीमती उमा नेहरू (सीतापुर) श्रीमान स्पीकर जी, रेलवे मिनिस्ट्री ने जरूर पहले से ज्यादा तरक्की की है, लेकिन उसके साथ यह भी वाकया है कि अभी तक उतनी तरक्की नही हुई है, जितनी कि हमे उम्मीद थी और जो कि हमे इत्मीनान दे सके। रेलवे मिनिस्ट्री ने थर्ड क्लास कोचिज की सूरत बिल्कुल बदल दी है और कोशिश भी यही है कि वह थर्ड क्लास पैसैंजर्ज को हर तरह की सहूलियते दे, लेकिन इसके साथ ही साथ कोचिज का नम्बर इतना कम है कि थर्ड क्लास के डिब्बो मे लोग भेड़–बकरियो की तरह भरे रहते है और एक दूसरे पर चढे जाते है। मेरी समझ मे नही आता कि किस तरह से इस का इलाज होगा।

हम देखते है कि जो मुसाफिर बगैर टिकट के हर एक ट्रेन मे सफर करते है, उनके लिए भी बन्दोबस्त अभी तक पूरी तरह मे नही हुआ है। मुमकिन है कि मिनिस्ट्री यह कहे कि हमने टिकटलैस ट्रैवलिग बहुत कुछ कम कर दिया हैं, लेकिन फिर भी इस सिलसिले मे हमको जो उम्मीद थी, वह पूरी नही हुई है।

इसके अलावा कोचिज मे—चाहे वे फर्स्ट क्लास की हो, सेकड क्लास की हो, या थर्ड क्लास की हो—गन्दगी पहले से बहुत ज्यादा बढ गई है। अगर आप लैट्रिन्ज व गुसलखानो मे घुमे, तो आपको मालूम होगा कि यहा पर निहायत गन्दी हालत होने के अलावा हर एक चीज टूटी फूटी होती है। मै चाहती हू कि मिनिस्टर साहब इस तरफ ध्यान दे। जब मै उन गाडियो को देखती हू, तो मुझे ऐसा लगता है कि रेलवे यार्ड से कुछ कनडेम्ड गाडिया ला कर यहा लगा दी गई है। कही बल्ब्ज ही नही है और अगर बल्ब्ज हैं, तो स्विच खराब हैं। कहने का मतलब यह है कि हर मामले मे हालत पहले से खराब है। कोई भी चीज हमे परफेक्ट नही दिखाई देती है। जब एम० पीज़ किसी गाडी में सवार होते है, तो स्टेशन वाले फौरन ही मिस्त्रियो को लेकर आते है और वे लोग ठोक–पीट करना शुरू कर देते है। इस तरह भी अगर कोई नतीजा निकले, तो अच्छा है, लेकिन कोई नतीजा नही निकलता है। वे आते हैं, देखते है और कहते है कि साहब, यह हम बना नही सकते है।

इन बातो के अलावा जो नई बीमारी सबसे ज्यादा फैल रही है, वह यह है कि अब इस बात का कोई भरोसा नही है कि हम अपने घर–या जहा हमें जाना है, वहा–पहुच भी सकेंगे या नही और अगर पहुचे भी, तो खैरियत मे पहुच सकेंगे या नही। एक्सीडेंट्स रोज–मर्रा की बात हो गए है। एक्सीडेंट्स के अलावा रेलवे मे चोरिया और मर्डर भी बीमारी सी हो गई है। इस तरफ जरा हमारी सरकार गौर करे।

मीटरगेज की मै क्या हालत बताऊ। सीतापुर, जहा से मै आई हू, मीटरगेज पर है। वहा की हालत यह है कि ट्रेन कभी वक्त पर पहुचती ही नही है और अगर कोई स्टेशन बीच मे है और वहा ट्रेन रुकती है, तो भिखमगे आसानी से ट्रेन पर चढ जाते है और उनके साथ ही मजन और सुर्मा बेचने वाले भी बराबर दिखाई देते है। स्टेशन पर कोई ऐसा शख्स नही होता, जो उनको रोक सके। मै उम्मीद करती हू कि इस तरफ ध्यान दिया जायगा। मै समझती हू कि रेलवे मिनिस्ट्री के लोग और रेलवे बोर्ड के अफसरान का यह फर्ज है कि वे मिनिस्टर की हैसियत से नही, या बोर्ड के मेम्बर की हैसियत से नही, बल्कि एक मामूली इन्सान की हैसियत से बराबर रेलवे पर सफर करे, ताकि वे खुद इस बीमारी को देखे और उसका इलाज करे।

[श्रीमती उमा नेहरू]

मै कल से बराबर यहा दिए जा रहे व्याख्यान सुनती भा रही हू। श्री एन्थोनी ने जो बातें बताई, मै समझती हू कि जो कुछ मैंने सुना है भौर जो रिपोर्ट्स मैंने देखी हैं भौर इस बारे मे जो मेरा तजुर्बा है, उसकी बिना पर मैं कह सकती हू कि उन्होने बहुत कुछ बाते सही कही हैं।

मकानो के बारे मे मै मिनिस्टर साहब से यह कहना चाहती हू कि जब हम रेलवे एम्पलाईज के लिए मकानो के इन्तजाम को देखते है, तो हमे महा–तकलीफ होती है। उनके लिए मकानो की बहुत कमी है। मै चाहती हू कि इस पर मिनिस्टर साहब ज्यादा गौर करें। क्यो गौर करे, इसकी वजह यह है कि हम इन्सान को कितनी ही नेमते दे, कितना ही भ्राराम पहुचाये, उनको पखा दे, सब कुछ दे, लेकिन जब तक उसके पास जिन्दगी की जरूरते, मकान, कपडा भौर रोटी, नही है, तो वे सब बेकार हो जाते है। मैं मिनिस्टर साहब से यह कहना चाहती हू कि हमारा भी बहुत जी चाहता है कि पश्चिमी मुल्को की तरह हम भी तेजी से भ्रागे जाय, लेकिन हालत यह है कि भ्रभी भी हमे खाना पूरी तरह से नही मिलता है, कपडा हमारे पास नही है, मकान का तो कहना ही क्या। भ्रगर भ्राप पहले नैसेसिटीज भ्राफ लाइफ मुहैया करने की कोशिश करे, तो भ्रापकी मुश्किले बहुत कुछ कम हो जायेगी।

भ्राज हालत यह है कि वैगन्ज की बहुत कमी है। मीटरगेज की हालत की तरफ बहुत जोर से ध्यान देना चाहिए।

मै भ्रापको बतलाना चाहती हू कि सीतापुर जो कि एक गेहू की मडी है, मूगफली की मंडी है, गुड की मडी है, वहा पर माल बराबर बनता जाता है लेकिन उस माल के बाहर जाने का कोई भ्राउटलेट नही है। वहा पर वैगंस की कमी है, गाडियो की कमी है, हर चीज की कमी है। इन सब बातो को मैं इसलिए कह रही हू कि जो हमारा पाच साला प्लान है वह बहुत हद तक ट्रांसपोर्ट पर निर्भर करता है, इसके बगैर वह सफल नही हो सकता है। जब लाल बहादुर जी रेलवे के मिनिस्टर थे, उस वक्त वह वहा गए थे भौर उन्होने यह सब हालत भ्रपनी भ्राखो से देखी थी। इसके साथ ही साथ मैं यह भी कहना चाहती हू कि लहरपुर मे भ्राज दिन तक भी स्टेशन नही बना है, वह बिल्कुल सफाचट मैदान है। वहा पर कई चीजे पैदा होती है भौर वह एक तिजारती केन्द्र भी है। इतना होने पर भी वहा कोई स्टेशन नही बनाया गया है। हम लोगो को हर साल भ्रपनी बात को यहा पर दोहराना पडता है। मै इसको ज्यादा पसन्द करती कि हमारे मत्री महोदय खुद ही भ्रपनी जिम्मेदारी को महसूस करते भौर इन सब चीजो का दरबान के बाद इनको दूर करने की कोशिश करते ताकि मैम्बर्स पार्लियामेंट को इन बातो पर न वालना पडता।

हम लोगो को ट्रासपोर्ट पर ज्यादा खर्च करना है भौर इसलिए करना है कि हमको एग्रिकलचरल प्राड्यूस का तथा इडस्ट्रियल प्रोड्यूस को ले जाने के लिए ट्रामपोर्ट की भ्रावश्यकता है। भ्रापको व साइड स्टेशन का, दूसरे स्टेशनो का, रेलवे लाइनो का, इजिन का, लोकोमोटिव्स का, मीटर गेज का, ब्राड गेज का, ध्यान रखना होगा भौर जो जो मुश्किलात यहा पर भ्राती है उनको दूर करना होगा।

मैने देखा है कि बडे स्टेशनो पर भ्रापने लाउड स्पीकर्स लगा रखे हैं जहा से रातदिन भौर हर वक्त इस तरह की एनाउसमेंट्स होती रहती हैं कि फला समय पर फला गाडी भ्राने वाली है, फला समय पर फला गाडी छूटने वाली है। लेकिन हमने देखा है कि प्लेटफार्म्स पर बहुत ज्यादा गदगी पडी रहती है। मै चाहती हू कि मत्री महोदय इस बात पर विचार करे कि उन लाउड स्पीकर्स का टाइमिंग्स

बताने के अलावा सोशल सर्विसिस करने के लिए भी उपयोग किया जाए। उनके द्वारा लोगों को यह बताया जाना चाहिए कि किस तरह से प्लेटफार्म्स पर सफाई रखी जानी चाहिए, जो खाने पीने की चीजें स्टेशनो पर बिकती है, उनको मक्खियों से कैसे बचाना चाहिए। उनको यह भी बतलाना चाहिए कि मक्खियों को खत्म करने का क्या इलाज होता है। इस तरह से अगर उन लाउड स्पीकर्स का सोशल सर्विसिस के वास्ते भी उपयोग किया जाए तो भारत की सूरत और भारत का नक्शा ही बदल जाएगा।

मुझे अधिक न कहते हुए इतना ही कहना है कि जिस तरह से और भाइयो ने जिक्र किया है, मै भी चाहती हूं कि रेलवे सर्विसिस जो है स्टेशन मास्टर्स से लेकर नीचे पोर्टर तक, उनमे कोई ज्यादा भेद-भाव नही होना चाहिए। क्लासिफिकेशन तो मुझे जरा भी पसन्द नही है। इस सम्बन्ध मे आपको कुछ न कुछ परिवर्तन करना होगा। रेल कर्म-चारियो के लिए मकानो का इंतिजाम, जैसा कि एन्थनी साहब ने कहा, आपको करना चाहिए जिसका इतिजाम आपने अभी तक कोई ज्यादा नही किया है। रेल कर्मचारियो के जो बच्चे है उनकी शिक्षा की ओर भी आपको आज से और अधिक ध्यान देना चाहिए। उनके लिए तथा उनके खानदान वालो के लिए पूरे तौर से आपको मैडिक्ल फैसिलिटीस सुलभ करनी चाहिए। यदि आप देश को खुशहाल् बनाना चाहते है और देश को जिन्दा रखना चाहते हैं तथा पंच वर्षीय योजना को सफल बनाना चाहते है तो देश के गरीब मजदूरो को आपको जिन्दा रखना होगा।

सेठ गोविंद दास (जबलपुर): अध्यक्ष महोदय, कल और आज जो भाषण लोक सभा में हुए है और जो भाषण राज्य सभा मे हुए हैं उनमें अनेक वक्ताओं से तो श्री जगजीवन राम जी को बधाई दी है और अनेक ने उनकी भर्त्सना की है।

Mr. Speaker: I will call Shri Vajpayee next.

सेठ गोविंद दास: मैं तो....

Mr. Speaker: Order, order. I find that so far no person has spoken from any of these States: Kerala, Andhra..

Shri B. S. Murthy (Kakinada—Reserved—Sch. Castes): I am ready, Sir.

Mr. Speaker:......Assam, Rajasthan and Mysore. I shall call them one after another.

Shri P. R. Patel (Mehsana): Maharashtra, Bombay and Gujarat may have different views to be placed.

Mr. Speaker: Let the Major States come and then we will go into the sub-division.

Shri S. V. Ramaswami (Salem): Madras also has been overlooked.

Mr. Speaker: Madras has already spoken.

सेठ गोविंद दास: अध्यक्ष महोदय, मै कह रहा था कि अनेक वक्ताओ ने जगजीवन राम जी को बधाई दी है और अनेक ने उनकी भर्त्सना की है। लेकिन मैं उनके प्रति अपनी सहानुभूति प्रदर्शित करता हूं। मैं सहानुभूति इसलिए प्रदर्शित करता हूं कि एक बडे कठिन समय मे उनको अपना काम करना पड रहा है। मै समझता हूं कि आज जैसी परिस्थिति है उस परिस्थिति मे न वे बधाई के पात्र हो सकते है और न ही भर्त्सना के पात्र हो सकते हैं, वे केवल सहानुभूति के पात्र हो सकते है।

यहां यह कहा गया है कि हमारी रेल की व्यवस्था में बहुत अवनति हुई है। मुझे खेद है कि मैं इस मत का समर्थन नही कर सकता हूं। ऐसी बातों में हमें कुछ लम्बे दौरान की दृष्टि से देखना पड़ता है। छः महीने पहले या साल भर पहले क्या स्थिति थी और आज क्या स्थिति है इतने पर ही विचार करके यदि हम सब्र कर ले और इतने पर ही विचार करने की यदि हम आदत डाल लें तो सच्चा चित्र हमारे सामने नही आ सकता है। मैं सन् १९४७ में जब हम स्वतंत्र हुए उस समय

[सेठ गोविन्द दास]

की रेलो की तसवीर आपके सामने रखता हू और आज की तसवीर आपके सम्मुख रखता हू और मेरा यह मत है कि उस समय और आज का यदि हम मिलान करे तो इसी निर्णय पर पहुचेंगे कि हमारी रेलें भी देश के अन्य विभागो के सदृश्य बराबर उन्नति करती आ रही है फिर यह उन्नति जितनी हम चाहते हो उतनी चाहे न हुई हो ।

जहा तक दुर्घटनाओ का सम्बन्ध है इसमें सन्देह नही है कि इधर दुर्घटनाये बहुत अधिक हुई है परन्तु इस सम्बन्ध में यदि हम थोडी गहराई से देखें तो हमको ज्ञात होगा कि अधिकाश दुर्घटनायें शायद ऐसी थी जिन पर मनुष्य का कोई वश नही हो सकता था, वे दैवी कारणो से हुईं ।

हमारी शक्ति के परे था उनको रोक सकना परन्तु इसका यह अर्थ नही है कि हम दुर्घटनाओ के निवारण का प्रयत्न न करे । हमें इस तरफ सब से अधिक ध्यान देना है क्योकि इन वर्षों मे यह हमारा सबसे अधिक खेदजनक विषय रहा है ।

कल यहा पर खर्च बढने की कुछ शिकायत हुई । मेरा इस सम्बन्ध मे यह मत है कि जिस समय हम खर्च बढने की ओर देखें उस समय हमारी आमदनी कितनी बढी है इस तरफ भी हमें ध्यान देना चाहिये । साथ ही हमें एक बात की तरफ और ध्यान देना है कि महगाई कितनी अधिक होती जा रही है और यदि महगा बढ़ती जा रही है तो खर्च बढना यह एक स्वाभाविक बात है ।

कामगारो के सम्बन्ध मे यहा पर बहुत कुछ कहा गया । जब साम्यवादी प्रजातंत्र डेमोक्रेसी के सिद्धात पर काम करने के लिये कुछ कहते है तो मुझे थोडा आश्चर्य होता है । जहा तक हमारे साम्यवादियो का सम्बन्ध है वहा तक मैं समझता हू कि यदि वे अपने साम्यवादी देशो की ओर देखे, चीन की ओर देखें, रूस की ओर देखें और देखें कि वहां पर प्रजातन्त्र के कितने सिद्धांत काम में लाये जाते हैं तो शायद उनको अपनी राय बदलनी पडेगी ।

कल यहां पर हमारे जबलपुर से आने वाले श्री एन्थनी का बडे जोर शोर का भाषण हुआ और उन्होने अपने भाषण में एक बात यह कह डाली कि जहां तक कामगारों के सम्बन्ध की नीति का सम्बन्ध है वे सरकार का अनक्वालिफाइड कडैमनेशन करते हैं । लेकिन मैं सरकार का जहा तक श्रमजीवियों का सम्बन्ध है वहा तक सरकार की नीति का अनक्वालिफाइड सपोर्टर हू और मै कहना चाहता हू कि भिन्न भिन्न देशो के इतिहास को श्री एन्थनी और जो दूसरे लोग हमारी सरकार की श्रमजीवी नीति की निन्दा करते है, वे देखने की कृपा करे और वे देखें कि स्वराज्य प्राप्त करने के बाद से अब तक जहा तक श्रमजीवियो का सम्बन्ध है चाहे वे रेलवे विभाग के हो और चाहे वे अन्य किसी विभाग के हो क्या किसी सरकार ने और किसी देश ने उतना काम किया है जितना हमारी सरकार ने किया है ? मैं यह मानता हू कि उनको हमें और भी सहूलियतें देनी है परन्तु श्रमजीवियो की और रेलवे के श्रमजीवियो की नीति के सम्बन्ध मे सरकार का अनक्वालिफाइड कडैमनेशन करना यह एक बडे आश्चर्य की बात है । हमारे श्री एन्थनी ने यह भी कल कहा कि नेशनल फेडरेशन जो हमारी रेलवे की है उसमें ४ ५ अश कामगार नही है । मै उनसे पूछना चाहता हू कि अगर नेशनल फेडरेशन में कामगारो की कमी है तो रेलवे मे और कौनसी श्रमजीवियो की सस्था ऐसी है जिसमें नेशनल फेडरेशन से अधिक कामगार मौजूद है ? सरकार जो यह कहती है कि कामगारो को एक ही सघ के अन्तर्गत लायेंगे तो वह कामगारो के हित की नीति है और इस सम्बन्ध में जो श्री एन्थनी ने कहा कि नेशनल फेडरेशन सरकार का

विरोध करने का साहस नहीं कर सकती तो मैं उनसे जानना चाहता हू कि आप हर बात में सरकार का विरोध क्यो करना चाहते हैं ? आपको क्या तभी सतोष होगा जब यहा पर हड़ताल पर हड़ताल हो और हमारे विकास के काम रुक जायें ? मैं आपसे कहना चाहता हू कि सरकार का श्रमजीवियो के सम्बन्ध में अनक्वालिफाइड कडैमनेशन करना यह श्रमजीवियो के प्रति शत्रुता है यह सरकार के प्रति शत्रुता नही है बल्कि श्रमजीवियो के प्रति शत्रुता है और लम्बे दौरान में वह हमारा जो विकास कार्य हो रहा है उसमें सब से बडी बाधा डालना है । मैं उन सब से सहमत हू जिन्होने यहा पर कुछ बातें रखी है । मै मानता हू कि जहा तक रेलवे की व्यवस्था का सम्बन्ध है उसमें अभी काफी अधिक चुस्ती आनी चाहिये । काम करने वालो का जहा तक सम्बन्ध है हम यह भी देखते हैं और यह ठीक कहा गया कि यहा पर लोग बहुत काम नही करते और आरामतलब हो गये हैं । उनको अधिक श्रम करना चाहिये । यदि हमको पच-वर्षीय योजना सफल बनानी है तो इस याता-यात के कार्य में हमारा जो योजना आयोग है उसको अधिक ध्यान देना ही पडेगा । अगर अधिक धन हमको नही मिले या हमारे रेलवे मत्री महोदय को नही मिले तो वे अधिक काम कैसे कर सकते है । इसलिये योजना आयोग जो धन रेलवे को देने वाला है उस पर वह पुर्नविचार करे और अतिरिक्त रकम दे । हमारी रेलवेज के लिये अधिक धन की आवश्य-कता होगी क्योकि बिना उसके यातायात के साधनो की उन्नति नही हो सकेगी और बिना यातायात के साधनो की उन्नति के हमारी पचवर्षीय योजना सफल नही हो सकेगी ।

जहा तक तीसरी श्रेणी यात्रियो का सम्बन्ध है मै इस विषय मे सन् १६०३ से ही लगातार कुछ न कुछ कहता आ रहा हू और फिर भी मेरा यह कहना है कि उस सम्बन्ध मे हमे अधिक करना चाहिये लेकिन उसी के साथ साथ मै यह भी मानता हू कि उसके सम्बन्ध में कुछ न किया गया हो, ऐसा नही है ।

सन १६४७ मे हमारी रेलवेज की जो व्यवस्था थी उस पर मैने एक नाटक लिखा था और उस चार दृश्य थे । एक का नाम था बेकरारी, दूसरे का नाम था इन्तजारी, तीसरे का नाम था फौजदारी और चौथे का नाम था जमीदारी । हमारे गरीब लोग बेचारे बेकरार हो कर स्टेशनो पर पहुचते हैं वहा ट्रेन लेट हो जाती है, इतजारी करनी पडती है और फिर फौजदारी होती है और फौजदारी जहा होती है वहा फिर जमीदारी हो जाती है । सन् १६४७ मे अब आज की स्थिति मे काफी अन्तर हुआ है लेकिन उसमे और अधिक अन्तर लाने की आवश्यकता है ।

अब मै बहुत सक्षेप मे कुछ बाते अपने प्रान्त सम्बन्ध में कहूगा । हमारा नया प्रदेश बहुत बडा प्रदेश बन गया है और राज्य पुनर्गठन आयाग ने जब इस प्रदेश के निर्माण की सिफारिश की उस समय उन्होने कहा था कि इस प्रदेश की उन्नति तब तक न अब नही है जब तक कि इस प्रदेश यातायात के साधनो की तरक्की न हो । यातायात के साधनो के सम्बन्ध मे भी राज्य पुनर्गठन आयोग की रिपोर्ट में अस्पष्ट सिफारिशें है । मै उनको यहा पर दुहरा कर आपका समय नही लेना चाहता लेकिन मै इतना अवश्य कहना चाहता हू कि राज्य पुनर्गठन आयोग की सिफारिशो पर जहा तक हमारे प्रदेश का सम्बन्ध है, वह पिछडा प्रदेश है, बहुत बडा प्रदेश है, उन सिफारिशो को तरफ ध्यान दिया जाना चाहिये और उन सिफारिशो को कार्य रूप में करना चाहिये ।

गुना और उज्जैन के बीच की जो रेलवे लाइन की बात थी मै रेलवे मत्री महोदय को याद दिलाना चाहता हू कि उस लाइन के निर्माण की स्वीकृति उन्होने स्वय

[सेठ गोविन्द दास]

इसी लोक सभा मे दी थी लेकिन पचवर्षीय योजना में वह दाखिल नही की गई और जब एक चीज स्वीकृत हो चुकी है तब उसे दाखिल न करने का क्या अर्थ है ।

इसी के साथ हमारे प्रदेश मे कुछ तेज ट्रेनो की आवश्यकता है । मेरा एक प्रस्ताव है कि कलकत्ते से अहमदाबाद तक एक मेल ट्रेन चलनी चाहिये जो कि कटनी, बीना, भूपाल, उज्जैन और रतलाम हो कर जाये । आप देखेंगे कि कलकत्ते से अहमदाबाद तक जाने की दूरी इस ट्रेन से कम हो जायेगी । इसके अतिरिक्त कुछ जगहो पर बहुत छोटी लाइनें हैं जैसे ग्वालियर से भिड, शिवपुर से शिवपुरी और उज्जैन से आगरा, यह छोटी लाइने हैं और इन छोटी लाइनो के कारण यह लाइनें नुकसान मे चल रही है । इस सम्बन्ध में भी मै यह कहना चाहूगा कि उस तरफ ध्यान दिया जाय । कुछ जगहे ऐसी हैं कि जहा पर पुल नही बने है । जबलपुर में ऐसे दो पुल हैं । और भी कुछ जगहे हैं । उनके कारण कभी कभी घटो तक यातायात रुका पडा रहता है । इसमे कोई बडे खर्चे की बात नही है । मै समझता हू कि जबलपुर के यह दो पुल और दूसरे स्थानो के भी जो इस प्रकार के पुल हैं जो थोडे खर्चे से बनाये जा सकते हो और जिनके कि कारण यातायात रुका पडा रहता हो और लोगो को कठिनाई होती हो उन्ही पुलो का निर्माण होना चाहिये ।

एक बात मे मै श्री अशोक मेहता से सहमत हू और वह यह है कि व्यवस्था पद्धति में बहुत जल्दी जल्दी परिवर्तन होता है । जब व्यवस्था पद्धति में बहुत जल्दी जल्दी परिवर्तन होता है और एक ढग की व्यवस्था बहुत दिन तक नही चलने पाती तो व्यवस्था में ढीलापन आ जाता है और ढीलेपन के अतिरिक्त उस व्यवस्था में कुछ व्यतिक्रम भी हो जाता है । इसलिये मेरा निवेदन है कि जहा तक व्यवस्था पद्धति का सम्बन्ध है, जैसा कि श्री अशोक मेहता जी ने कहा था, उस में जल्दी जल्दी परिवर्तन नही होना चाहिये ।

अन्त में मै फिर वही बात कहूगा जो मैंने आरम्भ में कही थी कि इस कठिन परिस्थिति में हमारे रेलवे मत्री श्री जगजीवन राम जी जिस ढग से काम कर रहे हैं, उसके लिये मै उनके प्रति सहानुभूति प्रदर्शित करता हू ।

Mr Speaker: Shri Vajpayee

An hon. Member: There are so many Hindi speeches

Mr. Speaker: There are two rails on which the train moves One rail is Hindi and one rail is English

श्री वाजपेयी (बलरामपुर) अध्यक्ष महोदय, इस से पहले कि मै रेलवे बजट के सम्बन्ध मै कुछ विचार प्रकट करू, मै अपने माननीय मित्र सेठ गोविन्द दास जी के इस कथन से अपनी असहमति प्रकट करता हू कि जो भी दुर्घटनाये हुई है उन के लिये हमारे रेलवे मत्री सहानुभूति के पात्र है ।

सेठ गोविन्द दास मै ने इस के लिये नही कहा ।

श्री वाजपेयी सहानुभूति रेलवे मत्री महोदय के साथ नही, उन हजारो व्यक्तियो के साथ होनी चाहिये, जिन्होने रेलवे प्रशासन की अक्षमता, अयोग्यता और शिथिलता के कारण अपने जीवन से हाथ धोये हैं ।

सेठ गोविन्द दास अध्यक्ष महोदय, एक व्यक्तिगत स्पष्टवाद । मै ने यह नही कहा कि जो दुर्घटनाये हुई है उन के सम्बन्ध में मै उन के प्रति सहानुभूति प्रकट करता हू । मै ने यह कहा था कि जिस प्रकार से ऐसी कठिन परिस्थिति मे वे सारा कार्य चला रहे हैं, उस के प्रति मेरी सहानुभूति है ।

अध्यक्ष महोदय : वे इसको जानते हैं ।

एक माननीय सदस्य जैसे ऐक्सीडेन्ट्स हो रहे हैं ।

श्री वाजपेयी सहानुभूति तो है, मगर यह सहानुभूति उन मरने वालो के साथ है ।

सेठ गोविन्द दास मेरी भी है ।

श्री वाजपेयी रेलवे मत्री के साथ नही सहानुभूति एक दुर्बल व्यक्ति के साथ की जाती है । रेलवे मत्री समर्थ है, वे यदि चाहे तो रेलवे प्रशासन में ऐसे परिवर्तन कर सकते है जिन से इन दुर्घटनाम्रो की सख्या बहुत कम की जा सके। मै इस तर्क को स्वीकार नही करता कि कुछ दुर्घटनाये दैवी कारणो के फलस्वरूप हुई है । जो भी कारण है भ्रौर जाच के द्वारा हमारे सामने भ्राये है, वे इस बात को प्रकट करते हैं कि भ्रगर पहले से सावधानी बरती जाती दूरदर्शिता से काम लिया जाता, रेलवे के प्रत्येक कर्मचारी मे भ्रपने कर्त्तव्य के प्रति निष्ठा का भाव जागृत किया जाता तो बहुत सी दुर्घटनाय टल सकती थी । गत वर्ष की तुलना मे इस वर्ष रेलो की दुर्घटनाम्रो में जो व्यक्ति मर हे उन की सख्या ५,०४५ हैं जब कि पिछल वर्ष ४,३२२ थी, घायल होने वाले इस वर्ष ३२३४१ हे जब कि गत वर्ष २८,७७० थे । इन मरने भ्रौर घायल होने वालो मे रेलव के वे कर्मचारी शामिल नही हे जो वर्कशाप म काम करते हुए भ्रपने जीवन से हाथ धो बैठे हे या जिन्ह घायल होना पडा है । भ्रौर इन दुर्घटनाम्रो के कारण रेलवे के यात्रियो मे एक भ्रसुरक्षा का भाव पैदा हो गया है । वे रेलो म चढ़ते है तो सारे जग को भ्रौर भ्रपने जीवन को राम के भरोसे छोड देते हे । उन्हें भ्राशा नही है कि वापस भ्रायेगे तो जग मिलेगा या उन का जीवन सुरक्षित रहेगा । बाद मे केवल राम रह जाता है । हमारे रेलवे मत्री महोदय के नाम का जो भ्रन्तिम पद है सचमुच वही सार्थक है । जग भ्रौर जीवन दोनो यात्रियो के हाथ से चले जाते हैं । साथ ही इन दुर्घटनाम्रो को रोकने के सम्बन्ध मे भ्रभी तक जो भी पग उठाये गये हैं वे पर्याप्त नही हैं, प्रभावी नही हैं । इन दुर्घटनाम्रो का भ्राश्रय ले कर मै रेलवे मत्री महोदय से त्याग पत्र की माग नही करूगा, यद्यपि स्वस्थ वैधानिक परम्परा का निर्माण करने के नाम पर इस तरह का त्याग पत्र एक दुर्घटना के लिये देने की परम्परा इस सदन मे स्थापित की जा चुकी है । लेकिन त्याग पत्र से दुर्घटनाये नही रुकती । यह बात सत्य है । इसलिये ऐसे कदम उठाये जाने चाहियें जो दुर्घटनाम्रो को रोकने मे समर्थ हो सकें । इस सम्बन्ध मे जेनरल मैनेजरो की मीटिंग मे जो भी निर्णय किये गये उन के सम्बन्ध मे माननीय मत्री महोदय ने राज्य सभा में प्रकाश डाला है । मुझे इस सम्बन्ध मे केवल इतना ही निवेदन करना है कि जो भ्रापरेशनल एफिशिएसी हैं भ्रौर जिन लोगो से हम काम लेना है उन मे उच्च स्तर तक यह विश्वास पैदा किया जाना चाहिये कि उन के ऊपर एक बडी जिम्मेदारी है । मै समझता हू कि रेलवे प्रशासन प्रत्येक क्षेत्र मे भ्रौर प्रत्येक स्तर पर काम करने वाले एक एक कर्मचारी के हृदय में भ्रभी तक यह भाव पैदा नही कर सका है । गत दस वर्षों मे स्वतत्रता के बावजूद भी यह उस की सब से बडी भ्रसफलता है । जो भी सकट खडे होते है, जो भी कठिनाइया भ्राती हैं, उन के मूल म जा कर यदि हम विचार करे तो इसी निष्कर्ष पर पहुचेगे कि कर्मचारियो मे, जिन मे भ्रधिकारी भी शामिल हे भ्रौर जिन का दोष भ्रधिक है वे भ्रभी तक भ्रपने कर्तव्यो के प्रति जिस मात्रा म जागरूक होना चाहिये, सतर्क होना चाहिये, उतना नही हो सके है । रेलवे मत्री महोदय को देश की जनता को भ्राश्वस्त करना है कि रेलो की यात्रा मे उस के जीवन का भ्रौर धन का सरक्षण किया जायेगा । पिछले वर्ष जो दुर्घटनाये हुई है उन से यह विश्वास हिल गया है, उसे फिर से कायम किया जाना चाहिये ।

कल भी भ्रौर भ्राज भी रेलवे मत्रालय द्वारा जो श्रम नीति भ्रपनाई जा रही उस के सम्बन्ध में, पक्ष में भ्रौर विपक्ष में भी, दोनो तरह की बातें कही गई हैं । हमारे कम्यू-

[श्री बाजपेयी]

निस्ट मित्र अगर श्रम के पक्ष की कोई बात कहते है तो उसे यह कह कर नही टाला जा सकता कि जिन देशो मे कम्यूनिस्ट पार्टी का राज्य है उन मे श्रम की क्या हालत है । यदि उन म हालत ठीक नही है तो यहा हालत ठाक न होने के लिये वह कोई तर्क नही हो सकता । मुझे यह कहने मे बिल्कुल सकोच नही है कि श्रम के सम्बन्ध मे, श्रम सगठनो को मान्यता देने के सम्बन्ध मे रेलवे मत्रालय और रेलवे बोर्ड की जो नीति है वह प्रतिक्रियावादी नीति है, प्रतिगामी नीति है । उस से दलबन्दी की भावना पनपती है और वह नीति रेलवे कर्मचारियो मे स्वस्थ ट्रेड यूनियनिज्म का विकास नही कर सकती । मै नार्थ ईस्टर्न रेलवे मे ही देखता हू कि उत्तर रेलवे मजदूर यूनियन को मान्यता दी गई है जब कि वह मजदूरो का विश्वास खो चुकी है । यदि वहा चुनाव कराये जाये तो मजदूर बहुमत म उस यूनियन का साथ नही देगे । मगर जेनरल मैनेजमेंट और रेलवे के अधिकारी अपने बल पर उस यूनियन को टिकाये हुए है । यही कारण है कि मजदूरो म, कर्मचारियो म निराशा की भावना पैदा होती है और जो व्यक्ति निराश है, असन्तुष्ट है, उन मे अच्छे काम की आशा नही की जा सकती । हाल म ही उत्तर रेलवे मजदूर यूनियन का एक बडा भाग नार्दर्न रेलवेमैन यूनियन म शामिल हो गया है। अन्य क्षेत्रो म दो दो यूनियन को मान्यता दी गई है। मगर नार्थ ईस्टर्न रेलवे पर केवल सत्तारूढ दल द्वारा स्वीकृत यूनियन को ही सरकारी बल के समर्थन पर खडा किया जा रहा है । मै आशा करता हू कि इस नीति मे परिवर्तन किया जायेगा । मजदूर सगठन यदि सही दिशा मे चलते है, राष्ट्र के हित को ध्यान मे रख कर आगे बढते है, तो रेलवे प्रशासन के लिए वे सहायक होगे । वे उसके मार्ग मे बाधक नही होगे । रेलवे सगठनो को प्रशासन का विरोधी समझना यह धारणा भ्रामक है । दोनो सहयोग से काम करे इस बात की आवश्यकता है। लेकिन सहयोग न्याय के आधार पर हो सकता है, दलगत स्वार्थों की तुष्टि के आधार पर नही । इस सम्बन्ध मे मंत्रालय को अपनी श्रम नीति पर पुर्नविचार करना चाहिए ।

13 hrs.

माननीय रेलवे मत्री महोदय ने अपने भाषण मे सभी रेलवे कर्मचारियो के लिए पेंशन योजना का उल्लेख किया है । उस योजना के अनुसार जो भी कर्मचारी १५ नवम्बर सन् १९५७ के बाद नौकरी मे आयगे उनके लिए वह योजना अनिवार्य होगी और १५ नवम्बर सन् १९५७ के पहले के जो कर्मचारी है उनके लिए इस योजना मे शामिल होना ऐच्छिक होगा । लेकिन जिनके लिए यह योजना विकल्प के रूप मे रखी गयी है उन पर भी यह बन्धन लागू किया गया है कि वे ३१ मार्च सन् १९५८ तक अपनी राय प्रकट करे और यह बताये कि वे पेंशन योजना मे शामिल होना चाहते है या प्रावीडेंट फंड के अनुसार आगे बढना चाहते है । मेरा निवेदन है कि यह अवधि बहुत कम है। इस अवधि को आगे बढाया जाना चाहिए । ३१ मार्च सन् १९५८ तक हर एक कर्मचारी फैसला नही कर सकता । जो भी योजना रखी गयी है वह व्यवस्था मे आमूल परिवर्तन करती है । उसके दूरगामी परिणाम होगे । हर एक कर्मचारी का भविष्य उससे सम्बन्धित है । उनको पूरा मौका दिया जाना चाहिए ताकि वे समस्या के हर एक पहलू पर विचार कर सके । इसलिए मेरा निवेदन है कि इस ३१ मार्च सन् १९५८ तक की अवधि को ६ महीने के लिए आगे बढाया जाये और पेंशन योजना के जो नियम हैं वे सभी कर्मचारियो को उनकी भाषा मे छाप कर दिये जाये । रेलवे मत्री महोदय ने रेलवे मे किस तरह से हिन्दी का प्रयोग बढता जा रहा है इसकी ओर सकेत किया है । मै उनका ध्यान

खीचना चाहता हूं कि पेंशन योजना के सम्बन्ध में जो नियमावली है वह सभी कर्मचारियो को उनकी अपनी भाषा में अभी तक नही पहुंचा-गयी है। छोटे छोटे कर्मचारी अंग्रेजी में लिखे हुए नियमो से यह निर्णय नहीं कर सकते कि उन्हें किस योजना के साथ अपने को जोडना चाहिए।

एक बात और है। इस सम्बन्ध में जितना प्रचार होना चाहिए था, कर्मचारियो को इस योजना के लाभ बताने के लिए जो कदम उठाये जाने चाहिए थे वे नही उठाये गये। उनके हृदय मे तरह तरह की आशकाये पैदा हो रही है और वे निश्चय नही कर पा रहे हैं कि उन्हे किस ओर जाना चाहिए। इस दृष्टि से अवधि बढाना आवश्यक है और उन्हे पूरा मौका दिया जाना चाहिए कि वे इस सम्बन्ध मे कोई फैसला कर सके। जहा तक मैं समझता हू रेलवे मत्रालय ने पेशन योजना के पक्ष मे अपना निर्णय कर दिया है क्योंकि जो भी १५ नवम्बर सन् १९५७ के बाद के जो कर्मचारी है उन पर यह अनिवार्य रूप से लागू होगी। मेरा निवेदन है कि दोनो प्रकार के विकल्प आगे भी कर्मचारियो के सामने रहने चाहिए। अगर वे पेशन योजना मे शामिल होना चाहते है तो उन्हे इसकी छूट दी जानी चाहिए, यदि वे उस मे शामिल न होना चाहे तो १५ नवम्बर १९५७ के बाद वालो को भी इस बात की छूट होनी चाहिए कि वे प्रावीडेट फंड के अनुसार अपना आगे का हिसाब रख सके।

रेलवे मे भ्रष्टाचार के निराकरण के सम्बन्ध मे अनेक सदस्यो ने बल दिया है। अनुभव ऐसा आता है कि भ्रष्टाचार के निराकरण के जैसे जैसे प्रयत्न किये जाते है, भ्रष्टाचार नये रूप मे और बढे हुए आकार मे हमारे सामने आता है। इस सम्बन्ध मे आचार्य कृपालानी की अध्यक्षता में जो कमेटी नियुक्त की गयी थी उसकी सभी सिफारिशो को अभी तक कार्यान्वित नही किया गया है। स्थान स्थान पर भ्रष्टाचार के मामले सामने आते है। उन पर परदा डालने का प्रयत्न किया जाता है। मुझे मालूम है कि अभी लखनऊ में खलासियो की भरती का एक मामला सामने आया है। भरती के लिए जो सिलेक्शन बोर्ड नियुक्त किया गया था उसने जो भरती की उसमें जिन्हे भरती किया जाना चाहिए था, जिन्हे स्वीकृत किया गया था, उनकी जगह दूसरे लोग भरती कर लिये गये है। जब सीनियर विजिलेंस आफिसर के पास इस बात की शिकायत की गयी तो उन्होंने जाच की। पाच सो खलासियो मे से उन्होने सौ खलासियो की जाच की और उनमे सात ऐसे थे जिन्हे सिलेक्ट नहीं किया गया था।

Mr. Speaker: The hon Member's time is up.

Shri Vajpayee: Being the spokesman of the group I hope I will be given more time.

Mr. Speaker: I have given him sixteen minutes already

Shri Vajpayee: Only, Sir

Mr. Speaker: All right, four more minutes

श्री बाजपेयी: उनमें से सात व्यक्ति ऐसे निकले जो दूसरे व्यक्तियो की जगह काम कर रहे थे। सिलेक्शन के समय मुहम्मद नाम के व्यक्ति छाटे गये थे मगर जब नियुक्ति का मौका आया तो उसकी जगह गुलाब नाम के व्यक्ति को नियुक्त कर दिया गया। यह मामला पकड़ा गया है मगर मुझे आशका है कि इस मामले को दबाया जा रहा है। मै आशा करता हू कि भ्रष्टाचार के जो भी मामले सामने लाये जायेंगे दृढ़ता के साथ उनका निराकरण करने का प्रयत्न किया जायेगा और रेलवे कर्मचारियों के हृदय में यह भावना पैदा नही होने दी जायेगी कि रेलवे का प्रशासन किसी तरह से भ्रष्टाचार के मामलों को दबाना चाहता है।

[श्री वाजपेयी]

इसी सम्बन्ध में एक बात यह और कह दू रेलवे के कर्मचारियो को छोटे छोटे कारणों से परेशान किया जाता है, उन पर आरोप लगाये जाते हैं जो प्रमाणित नहीं हों सकते, मगर उन्हें नौकरी से अलग कर दिया जाता है। जबलपुर के अस्पताल में एक कर्मचारी काम करते थे जिन्हें सन् १९५० में आरोप लगाकर नौकरी से अलग कर दिया गया। वह अदालत में मामला ले गये और अदालत ने उन्हें पुन काम पर लेने का आदेश दिया। वह काम पर हाजिर हुए पर तीन घटे बाद उन्हें फिर से मुअत्तिल कर दिया गया, और बाद में उनको बरखास्त कर दिया गया। वह अपना मामला बम्बई की हाईकोर्ट में ले गये। बम्बई की हाई कोर्ट ने बरखास्तगी का आदेश रद्द कर दिया। मगर आदेश के रद्द होने के बाद जैसे ही वह नौकरी पर फिर आये उन्हें फिर मुअत्तिल कर दिया गया और वह अभी तक मअत्तिल हैं। श्रीमान्, इस तरह के उदाहरण रेलवे प्रशासन की प्रतिष्ठा को बढाने मे सहायक नही हो सकते।

रेलवे कर्मचारियो के लिए जो आचरण नियम निर्धारित किये गये है उनमें से भी साम्राज्यवादी शासन की बू आती है। मै रेलवे मत्री महोदय का ध्यान हिन्दी मे छपे आचरण नियमो की ओर दिलाना चाहता हू। दूसरे पृष्ठ पर यह लिखा हुआ है "हर रेलवे कर्मचारी का कर्तव्य होगा कि वह अपने परिवार के सदस्यो को किसी ऐसे आन्दोलन या काम में जिसका उद्देश्य खुले आम या छिपे तौर पर विधिवत् सरकार को उलटना हो भाग लेने, चन्दा देने या किसी और ढग से सहायता करने से रोकने की पूरी कोशिश करे।" मैं यह जानना चाहता हू कि अगर सरकार को विधिवत् रूप से उलटने का प्रयत्न किया जायेगा तो उसमें कोई आपत्ति क्यो होनी चाहिए। विधिवत् सरकार को उलटना हो तो उसमें क्या गलत बात है। देश के हर एक नागरिक को अधिकार है कि वह वैधानिक रूप से शान्तिपूर्ण प्रयत्नों से सरकार को बदलने में योग दे। मैं समझता हूं कि जो भाषा रखी गयी है वह कुछ अशुद्ध है। इसको शुद्ध किया जाना चाहिए।

श्री भक्त दर्शन (गढ़वाल) . यह अनुवाद की गलती है। मैं समझता हूं कि यह अनुवाद "गवर्नमेंट एज कास्टीट्यूटेड बाई ला" का है।

श्री वाजपेयी : इस तरह की भाषा से गलतफहमिया पैदा न करें। इसमें भी सावधानी की आवश्यकता है।

नार्थ ईस्टर्न रेलवे पर तारघरो को स्टेशनो से अलग हटाने की नीति अपनाई जा रही है। गोंडा, गोरखपुर और बनारस सिटी में जो तारघर रेलवे स्टेशन पर थे, उन्हें दूर शहर में भेज दिया गया है और स्टेशन पर तार लेने की कोई व्यवस्था नही है। ऐसा क्यो किया गया, यह स्पष्ट कर देना चाहिए। कहा जाता है कि नार्थ ईस्टर्न रेलवे में तारघरो की तुलना मे वायरलैस को अधिक प्रमुखता दी जा रही है। मै समझता हू कि वायरलैस में खर्चा भी अधिक होता है और हम जो की सवाद भेजते है, वे गुप्त रह सकेगे या नही, इस का विश्वास नही किया जा सकता है। कारण कुछ भी हो, लेकिन रेलवे स्टेशनो पर तारघर की व्यवस्था जरूर होनी चाहिए।

नई रेलवे लाइनो के सम्बन्ध में अनेक सुझाव दिए गए है। मैं समझता हू कि माधोपुर से ऊधमपुर तक रेलवे लाइन बिछाने का जो सुझाव है, उस को प्राथमिकता दी जानी चाहिए। माधोपुर से ऊधमपुर तक सड़क का निर्माण हो गया है और अब रेलवे लाइन बिछाने में कोई कठिनाई नही होगी। सामरिक दृष्टि से भी इस बात की आवश्यकता है। मुझे सतोष है कि रेलवे मत्री जी ने कल राज्य सभा में इस सम्बन्ध में विचार करने का आश्वासन दिया है।

इसी तरह गोवा से सम्बन्ध जोड़ने वाली जो कोंकण की रेलवे लाइन है, उस के सम्बन्ध में भी गम्भीरता से विचार किया जाना चाहिए।

मध्य प्रदेश के पिछड़े क्षेत्र की तरफ भी ध्यान देने की आवश्यकता है, जिसे राज्य पुनर्गठन आयोग ने यातायात द्वारा प्रदेश के सभी क्षेत्रों से सम्बन्धित करने पर बल दिया है।

अन्त में अध्यक्ष महोदय, मैं अपने चुनाव-क्षेत्र की बात कह दूं। हमारे यहां बलरामपुर, उतरौला, डुमरियागंज, बांसी तथा सहजनवा से एक रेलवे लाइन निकालने का विचार उत्तर प्रदेश की सरकार के द्वारा केन्द्र के सामने रखा गया था। माननीय श्री शास्त्री जी ने, जब कि वह रेलवे मंत्री के पद पर आसीन थे, इस सम्बन्ध मे आश्वासन दिया था, परन्तु पुराने आश्वासन पालन किए जायें, यह शायद हमारे मंत्री महोदय की नीति दिखाई नहीं देती। मैं उन का ध्यान उन के सहयोगी द्वारा दिए गए आश्वासन की ओर खींचना चाहता हूं। जो रेलवे लाइन इस प्रकार निकाली जायेगी, वह ८२ मील के क्षेत्र में होगी और गोंडा और बस्ती का क्षेत्र उस के अन्तर्गत आ एगा। वह एक ऐसा क्षेत्र है, जहा कि अनाज और चावल बड़ी मात्रा मे पैदा होता है और जहां यातायात के साधन नही है। वहां रेलवे स्टेशन पंद्रह बीस मील की दूरी पर है। अगर इस विषय पर विचार किया जायगा, तो मुझे बडी खुशी होगी।

रोहतक-गोहाना-पानीपत की जो रेलवे लाइन है, वह उखाड़ दी गई थी। अब उसे फिर से शुरू किया जा रहा है। मेरा सुझाव यह है कि उसको गोहाना तक सीमित न रख कर पानीपत तक बढ़ा देना चाहिए। पहले वह पानीपत तक ही थी। पिछली लड़ाई में उस को हटा दिया गया था। इसलिए अब भी उसे पानीपत तक ही बढ़ा देना चाहिए।

Mr. Speaker: Shri Radhamohan Singh. After him I will call Shri B. S. Murthy. I must give one turn to every one of the Groups in the Opposition. Therefore, Mr. Barrow will not be called now; I must exhaust the Republican Group, the Ganatantra Group etc. and then I will come again.

Shri Radhamohan Singh (Ballia): Sir, I wish to offer my congratulations to the hon. the Railway Minister. All the literature about railway administration that has been supplied to us goes to show an all-round development of the railways for which the Railway Administration deserves our thanks. Some friends have put in a plea here that because the Railway Minister has had to work under very difficult circumstances he is only to be pitied. But I am sorry to say I do not agree with that view. I think that because of the fact that he has had to struggle under very difficult circumstances and has come out successful he deserves our appreciation and our congratulations.

It has been truly said that the Railways are the life-line of the nation. We have to remember that the Railway Administration has to serve three masters: the first is the country and the people, the second the consumers or the users of the railways, and thirdly the employees.

Mr. Speaker: Order, order. Hon. Members come and worry me, asking me whether I will give them a chance at three o'clock and so on. I am not here to do that. Hon. Members will take their chance, be here, hear what other hon. Members say and try to meet those points. I would request them not to come here and try to fix a particular time with me. I am trying to give representation, first of all, one round to all the Groups. Another person from the same Group which has been given a chance wants another chance before another Group has had its chance. And some States have not had a chance at all. Therefore, I am trying to distribute between

[Mr. Speaker]

the various Groups and various States and give preference to special interests, and then once again give another opportunity. Therefore, I would request hon. Members to kindly be in their seats, make the House full, take part in the debate and follow the proceedings.

Shri Radhamohan Singh: Then, Sir, the Railway Administration has also to plan in such a way that it serves all parts of the country. It has to run through to our borders and also to all areas, so that it may serve the people in times of need and emergency like floods and famine. It has also to open out industrial areas for development and to reach the coasts for transit of goods. This is, what is called, catering to the needs of the country.

Secondly, the intere ts of our paymasters, the consumers, have to be looked to. I do not think that only such amenities as are being provided are all that have to be looked into. What the railway consumers want is, firstly, cheap and quick transport. I am sorry to say that we have been doing nothing in this respect. The Railway Administration does not appear to be alive to the need for providing quick transport. There are certainly some areas which are served better, but there are other backward areas which are not being cared for. There the people are made to pay the same rate of fares even though it takes ten hours to cover a distance of 50 miles. I would request the Railway Administration to look into all these things.

So many things have been said in this House, I do not want to repeat them. But I would like to say one thing, that all that we say here should not be thrown away. The Administration should benefit by our suggestions and should look into them. They should consider whether it is possible to carry out the suggestions made here. This is a very good way of getting so many ideas from all sorts of people coming from all sorts of areas. Year in and year out, from this House as well as from the other House, suggestions are poured into the Administration but I regret to say —that is a very genuine grievance which we have got—that they are not looked into. I hope and trust that our Railway Administration would be more careful about them, look into these suggestions and try to carry them out. We shall be obliged if the hon. Railway Minister kindly takes the trouble to inform the hon. Members as to what has been done with regard to these suggestions. I think it will be doing something good if he takes care to oblige us in this respect.

I said, Sir, we have been doing nothing for quick and cheap transport. I would like to elaborate my point by examining the figures that have been given to us. If we look from the administrative point of view, in two or three years our expenditure has increased by about Rs. 101 crores. In 1955-56 we were incurring an expenditure of Rs. 213 crores on railways and now we have planned for Rs. 313 crores. But, on the side of receipts I find that in 1955-56 we estimated to receive, or actually received, Rs. 316 crores, whereas in 1958-59 we are estimating to receive Rs. 407 crores; that is an increase of Rs. 91 crores only. That is not efficient administration. Whereas in three years our receipts have increased by about Rs. 91 crores our expenditure has increased by Rs. 101 crores. This is a very sad state of affairs. I would like the Railway Administration to look into this and see that the Railway Administration is run in such a way that the tax-payers also benefit by this service.

The next point, which is not any the less important, is about the employees. The whole Administration is run by these employees. No Administration can be run efficiently and, certainly, no purity can be guaranteed, unless we have a staff which is satisfied. Unfortunately, in our country the cost of living has been rising, but the increase in the pay of the staff is not able to cope with the rise in

prices. There are also housing difficulties and so many other things. We are glad that much has been done, but in comparison with that, much more remains to be done. I would like to say that in the interests of efficient and pure administration it is necessary that the staff should be better paid. They should get more amenities in respect of their health and education of their children which are very vital.

I want to say one thing more in this respect. I was told that some days back the hon. Minister announced certain decisions regarding the up-grading of class III and class IV employees. I am surprised to learn that his announcement has not yet been implemented, and certain categories of employees are still suffering in their old grades. If the announcements and declarations of the Hon'ble Railway Minister are not complied with and acted upon, I do not know what other things or assurances will be carried out.

Our needs are no doubt very great. I want to point out one thing which is admittedly very necessary We have in our country different systems of railways inheriting as we do from different companies of old. There are two systems, the broad gauge and the metre gauge. We have also got the narrow gauge. But, for the defence of the country and for through communications throughout the country, it is necessary that we should have one system of railways only. I realise that it is not an easy matter, but I want to give a suggestion. I have read in papers that the Republic of China and the Soviet Union have two different systems in their respective countries, but sometime back they have succeeded in solving their difficulty. Now it takes only half an hour at a changing station and the train can be run from one gauge into the other gauge without any great difficulty. If that is so, I think that is an experiment which should be studied. We should learn from them how that is done. It is very necessary for the defence of the country, for serving the people in times of need and also for taking goods to undeveloped areas and we should have one system only.

Carrying goods from one place to the other should not be so difficult as it is at present in some areas. In the parts from where we come, we are served by metre gauge system of railways. Many things have already been said about it. That is also an undeveloped area. We cannot get iron, steel and coal in our areas, which is served by metre gauge without delay. They are urgently needed there. We should have better railway service so that the development of those areas can be made more easy and quicker. Therefore, I would like to suggest that, if it is not possible to change the whole system, at least one broad gauge line should be run from south to north *viz.* from Buxar to Gorakhpur or from Banaras to these areas, so that the undeveloped areas of Eastern U.P. and Bihar may also be served in a better way. I beg to suggest that this is a thing that requires the careful consideration of the Railway Administration. We were glad to learn that this year, there has been an increase both in traffic and also in Railway earnings. But I would like the hon. Minister of Railways to enlighten the House on the point whether the increase in the receipts is due to increase in fares which we raised last year or whether it was only due to the increase in traffic These figures were not given to us. So, we are not able to understand as to what proportion is due to the increase in fares and what proportion is due only to increase in traffic

13.31 hrs.

[MR DEPUTY-SPEAKER *in the Chair*]

These are the points that have to be looked into.

The North-Eastern Railway has come in for a great deal of criticism. If the hon. Minister goes to that area and particularly to the branch lines, he will find that none of the ameni-

[Shri Radhamohan Singh]

ties which we find on other railways is found in these trains. As I said, the wagons have no amenities. There are no latrines. There is no safety also.

The Deputy Minister of Railways (Shri Shahnawaz Khan): There are no latrines in any wagons anywhere.

Shri Radhamohan Singh: I am sorry I meant passenger coaches. I request that he may go into these things. Let us hope that in future some improvement is going to be made.

Mr. Deputy-Speaker: What is the suggestion of the hon. Member?

Shri Radhamohan Singh: I am referring to them. In the North-Eastern Railway, there is no connection between N. E. R. and Northern Railway trains at Banaras and Shahganj. I would like to submit that this question should be taken up in the interests of at least quicker transport. Connections should be given to the trains there both Up and Dn trains.

We were told in the past that those railways were run by two administrations and there was difficulty and that one did not care for the other and hence the poor people were left uncared for. Since the whole administration is now run by the Government at least there should be co-ordination. There should be connections for the Up trains and Down trains at Banaras and Shahganj.

With these words, I wish the Railway Administration succeeds in its endeavours to serve the people better.

Shri B. S. Murthy: Mr. Deputy-Speaker, I rise to congratulate the Minister of Railways for presenting a budget which has received general approbation from all sections of the people. His budget speech is edifying and the general progress registered in the past year is gratifying. With his sagacity, combined with the energy of his deputy and with the team of experienced officers, I am sure the railways will work better than even perhaps we are expecting them to function in the years to come.

The previous speaker, while speaking on the earning and expenditure, said there is inefficiency because the expenditure is not in proportion to the earnings, without comparing the figures of the previous years. The next moment he said there must be more wages paid and the staff must be made to satisfy themselves as far as remuneration and wages are concered. After all, this is a welfare State. Therefore we must be very careful in order to meet the demands of the workers, and the employees, as my friend has said, must be satisfied as far as their minimum demands are concerned. Therefore, naturally, the railways have to incur more and more expenditure as they progress. To that extent, the revenues may not be tallying. But that does not mean there is any inefficiency. Therefore, I think the railways are doing well by creating many more facilities and affording many amenities for the workers so that the workers will be well satisfied and would give their all to see that the railways function as efficiently as possible.

When we think of the railway budget, our minds go to the accidents that are happening every now and then. Within a month or two, the whole country has been shocked with this, that or the other accident that has taken place. In winding up the general discussion in the Rajya Sabha, the Railway Minister said that many of the accidents are due to human frailties. I think this is a factor that must be noted, and noted with all the carefulness, and remedies must be sought for. If these accidents are due to the human weaknesses or frailties that the Minister was pleased to state in the Rajya Sabha, what are the means to see that the accidents are reduced, minimised and rooted out if we can?

In this connection, I would like to suggest one or two things. Firstly, I consider that the zonalisation of railways is rather very ineffective. We

are having a number of zones now. The Southern Zone consists of 6,070 miles; the Central Railway consists of 5,428 miles; the Western Railway consists of 5,461 miles; the South-Eastern Railway and the Eastern Railway consist of 5,667 miles; the Northern Railway has 6,007 miles and the North-Eastern Railway and the North-East Frontier Railway consist of 4,767 miles. Each zone is more or less a huge, over-size unit, and I do not think many of these General Managers were able to visit the important places in their zones even once in a year. Therefore, there must be some other machinery to be considered, to have more effective control on the working of these zones. The question is whether we could not think of some other machinery to see that there is effective control

Again, I come to know that even the Divisional Superintendents were not able to cover up all the places in their divisions. Therefore, divisionalisation also must be taken into consideration when we think about these zones and their areas.

Again, it is always better to have a decentralised authority as far as possible so that we can fix the responsibility on an individual or a group of individuals immediately we think of fixing up the responsibility. Therefore, I think the question of the existing zones, the question of re-formation that is being carried out in the zonalisation and also the effective management of divisions must be taken into serious consideration both by the Minister of Railways and his colleague, so that we could have more effective and immediate, urgent, controls to be exercised in all places where they are needed

Again, there is another thing which I consider is also more important to be taken note of. After independence, every Indian began to think that he has acquired certain new rights. Each one considers himself as one who has acquired new rights, forgetting the responsibilities and the duties. In the rank and file, among employees from top to bottom, there is not enough sense of duty or responsibility, not only to discharge a certain duty, but also to see that the whole system as such is functioning with scientific precision so that the accident could be ruled out of consideration.

Therefore, the time has come when the Minister should give his earnest thought to constituting a committee consisting of the seniormost railway officers and also some of the public—it can be a high-power committee or commission—to go into this matter and see the reasons why people are not able to discharge their duties along with their rights. Though it may be some thing novel coming from me, I think there is some laxity in the rank and file. They are only thinking of rights, and not of duties and responsibilities. I am not here accusing any category or any person or any group of persons. The whole atmosphere is surcharged today, and the employer and the employees are not able to see eye to eye; and there comes the rub. Therefore, it is well to consider the question of appointing a committee, consisting of both officials and non-officials of high integrity and experience about running of railways, to go into the whole question.

While speaking about the size of the zones, I am tempted to speak about the Southern zone. This zone, as I said, consists of 6.017 miles. It spreads itself like a leviathan into five States—Bombay, Mysore, Andhra Pradesh, Madras and Kerala. It is not only over-sized but it is unwieldy. The Railway Board has to consider whether it could not be bifurcated. In this connection, the creation of a new zone known as the South Central Zone may be thought of. It may consist of the following divisions: Bezwada division, Guntakal, Hubli, Waltair, Secunderabad and Sholapur division. I think the creation of that new zone will relieve the General Manager of the existing zone of some of his duties and will give him ' breathing space to concentrate his attention upon other divisions.

[Shri B. S. Murthy]

I do not think there will be any extra expenditure if we create a new zone. Secunderabad, which will be part of the new zone, was the headquarters of the Nizam's railways. As such, the buildings and other paraphernalia necessary for the headquarters of a zone are already there

Then, the Railway Minister seems to be very unkind to Andhra. In fact, he is specialising to be unkind to Andhra. In Andhra, as far as railways are concerned, there are no lines at all, when compared even with a desert like Rajasthan. We have one line on the west coast and one on the east coast, and one line connecting Guntakal and Bezwada.

Mr Deputy-Speaker: Then it is surrounded by railways

Shri B. S. Murthy: Yes, Sir; surrounded, but not completely. Then, last year mention was made about Nellore-Markapur line. But nothing has been done so far as far as the survey and other necessary arrangements are concerned for that line, though there is urgent need for it. Then there must be a line for Kasipet-Mancherla to Gudur and Cuddapah to Nandyal.

We have been repeating these requests year after year and the Minister has been hearing them, without heeding them. They are all very urgent. From Gudur they want to double the track up to Bezwada. This has not been done for five years. They have to cover only 110 miles. But I don't think they have completed even 40 miles. I want this to be expedited so that the bottleneck at Bezwada will be relieved. From Bezwada and Thadepalligudam rice has to be exported to all directions, and the Minister and the Deputy Minister know the urgency. So, I do not know why they are not expediting the doubling of track between Gudur and Thadepalligudam

One word more about station masters. The cry of the station masters has been a cry in the wilderness. The M nister was good enough to give them a new deal. But the new deal has not been able to satisfy the minimum demands of the station masters. After all, they have made only two requests. One request is for increase of pay. The Minister was good enough to agree to give them a starting pay of Rs. 80 going up to Rs. 170. But this can be taken advantage of only by the new recruits. The old people are not getting the benefit of it. I want the Minister to consider their case also.

Secondly, the station master is left in the lurch. Promotion is very much limited for him.

Mr. Deputy-Speaker: The hon. Member has been hearing the bell, though he has not heeded it. But he is complaining about the Minister that he is hearing patiently, without heeding.

Shri B. S. Murthy: I only want to say that the legitimate grievances of the station masters must be looked into by the Minister with sympathy.

Shri P G. Deb (Angul): This year's railway budget is an uninspiring document. This is obvious from the fact that the *status quo* is maintained. Even then there are certain aspects which need examination and an endeavour for further improvements.

At first I would like to deal with the estimates and adequacy. In the current year's budget, provision has been made so as to handle traffic to the extent of 145 million tons. According to the figures furnished by the hon. Railway Minister in his budget, the expected additional traffic required to be handled during the year 1958-59 has been placed at about 12 million tons.

This, in my opinion, appears to be an under-estimation to the extent that even during earlier years when there was increase in traffic, the Indian Railways had handled the situation almost at the same rate. The situation is different this year. The Railway Minister has observed in his speech that the year 1958-59 is going to be an important landmark in the process of development for the implementation of the Second Plan. It is in this year that the steel plants of Rourkela and Bhilai are expected to go into production. At the same time, there are a few existing steel plants in the country which would also substantially increase their output. So, it will be seen that considerable increase of traffic will be required to meet the situation. As such, this will give rise to stepping up of further claims on the Railways. Therefore, if, for 1958-59, provision is made only for 12 million tons of additional traffic, it is evident that serious bottleneck would appear in the Railway administration during the year itself. Hence, my opinion is, if an additional element of dynamism in the process of development is not given a place in the drawing up of the Railway budget, it would mean that the Government is lacking foresight Much significance should be attached to this and I feel this is an important factor.

I would like to submit that in drawing up the programme of railway development, one is required not only to take into account all the visible needs, but also the potential requirements which are likely to be fully tapped in the very near future. In this regard, the claim of Orissa has suffered almost a very callous neglect. On the development of Railways depend the improvement of the economic conditions of the people and their culture and in an un-developed State like Orissa that is a very essential thing. If proper interest is taken by the Centre, not only that the economy of the region will improve, but also huge quantities of underground wealth will be exploited to quench the thirst of the Central Government for finding out financial resources from abroad for their development programmes. Orissa, at present, has only 1/40th of the Indian Railway system whereas her population is 1/24th of the Indian Union. It may be said by the Railway Minister that resources are not available. I would point out, with all humility, that the right type of priority is missing.

Even about resources, the Budget for 1958-59—statistical analysis—shows an under-estimation in respect of gross traffic receipts. The estimates for 1957-58 as compared with 1956-57 show an increase of 10 to 11 per cent while the expected increase in the year 1958-59 has been put at 6 per cent only. Am I to believe that when a large increased traffic is expected to be handled by the Indian Railways in 1958-59, the percentage of additional traffic receipts will remain only at 6 per cent? This appears to be a contradiction in terms. It suggests further that certain projects which can be undertaken with the present revenue resources are being sacrificed at the altar of diffidence.

I come now to passenger amenities. In this connection, I would like to make a few observations on certain specific points. People will be able to appreciate the content and meaning of the amenities provided by the hon. Minister, only through actual experience. To me, however, there appears a serious lacuna in the approach towards the development of caterings departmentally. In para 24, page 15, the hon. Minister has observed:

> "The scheme for the introduction of departmental catering at selected stations has been implemented, and the process of its consolidation at these stations is continuing. I have no doubt that, by and large, departmental catering has been well received by the public."

No sane person would deny that competition is the soul of efficiency. Let departmental caterings compete

[Shri P. G. Deb]

with the existing vendors so that the consumers have the benefit of good and cheap articles. Consolidation of departmental caterings by law implies the liquidation of the vendors class working in the railway stations. This undoubtedly shows lack of human approach. Not only that. This question is of importance from the standpoint of social justice. As it is a case affecting the consumers, the matter needs urgent and sober thinking on the part of the Government. I do hope that the Government will stop eliminating the vendors class by the cruel rod of authority.

Coming to corruptions, the figures given by the Government do not show any serious corruption among railway staff. If only 3518 cases were reported, they constitute a negligible minority when we take into account the total strength of the various categories of staff that exist today. Small dishonest minority surrounded by honest people, should easily check the capacity for corruption. It is other wise here Detection of corruption is much neglected in the Railways. I am sorry to say that. I would like to know whether the Minister concerned is in the know of the nature of reported cases of corruption It has to be determined of what type they are In this connection, I would like to suggest that there should be a vigilant organisation and an intelligence system worked out in such a manner that there should be counter-spying also by the establishment of Special police branches If things are done in this way, I believe, corruption can be checked to a very great extent.

Now, I come to the epidemic of railway accidents. I call this an epidemic because we have been seeing serious accidents which are taking place one after the other specially during the last one year. As a result of discussions the hon. Minister had with his General Managers, he has indicated in his Budget speech that human factors largely account for these accidents. However, I would

14 hrs.

stress that human factors are not only the causes by themselves, but also the consequences of certain factors such as frustration and discontent among the railway staff.

Shri B. S. Murthy: Are they not human factors?

Shri P. G. Deb: They are.

The staff should be provided with the proper environment—physical, social and material. If these amenities are well provided, there will be confidence created in them, and that is real leadership.

Next I come to railway administration. Administartion implies supervision and efficiency apparently, which is essential for the proper running of a department like that of railways. To achieve this, however, decentralisation of railway offices has already taken place in the country. In this context, I would like to say something about the divisional headquarters at Khurda Road in Orissa.

In the past there has been constant approach by Orissa that Khurda Road should be a divisional headquarters office in the South-Eastern Zone. In this regard promises were also made by the then Minister of Railways, Shri Lal Bahadur Shastri, and recently also by the present Railway Minister, Shri Jagjivan Ram in one of the public speeches which he made in Orissa. But however, the railways have decided to set up the offices in Kharagpur and Waltair completely neglecting Khurda Road which is very central indeed. It is, therefore, hoped that taking into account the strategic and administrative facilities available, the Government will decide to set up a divisional headquarters office at Khurda Road as early as possible, particularly in view of the fact that the Paradeep port and many other developmental works are coming up rapidly in this region.

I may state here that the railways have already created an example.

That is the recent bifurcation of the Northern Railways for administrative facility. I would ask, why Khurda Road should not be taken into consideration to cope with better administration on the railways. I do hope the hon. Minister will take note of this and help us in this respect.

Lastly, I would like to say and repeat again that the under-developed States in India should be given topmost priority, especially to develop their underground wealth. If this is done, India will be benefited to a very great extent, and automatically her financial difficulties in the matter of expansion programme will be solved.

Mr. Deputy-Speaker: Shri T. Subramanyam. . . . I have to catch the eye of the hon. Member.

Shri T. Subramanyam: (Bellary): I was waiting yesterday.

The Railway Minister has struck a note of optimism and confidence in his Budget speech, which is a matter for gratification. The criticism of some members from the opposition has been one of unqualified condemnation of the railway administration; secondly, they referred to the chronic inefficiency of the railway department. That was the emphasis laid and the extreme tone of condemnation adopted with regard to the railway administration.

In this context, while paying my compliment to the railway administration and sharing their optimism also, I would like to suggest to the Railway Minister that he should evolve a national policy of integrating all the three transport services of the country relating to the railways, the roadways and the inland waterways. I suggest that the Planning Commission evolve some agency or machinery.

We have got about 35,000 miles of railways, 5,000 miles of inland waterways and about 13,000 miles of national highways. There are also 121,000 miles of surfaced roads and about two lakhs miles of unsurfaced roads. These are all fairly good, but for our needs and requirements they are highly inadequate. For a developing economy and for an increasing population, these are inadequate and the Planning Commission should evolve an agency to integrate all these services.

Then, it is a matter for gratification that so far as the internal production is concerned, we are now able to meet the railways' normal annual requirements of rail, wagons and coaches. We are told that a decision has been taken that no more coaches will be imported. With regard to locomotives, Chittaranjan and TELCO are going into full production, and we are expected to be self-sufficient with regard to steam locomotives also.

In 1957-58, 258 locomotives were manufactured and in 1958-59 the production is expected to be 269. With regard to coaches, in 1957-58, 1,500 coaches were manufactured—and 16,800 wagons. The Integral Coach Factory is expected to manufacture 350 coaches by 1959-60 under single shift. If a dobule shift is operated, they will produce another 180 coaches. This is remarkable progress, but even then, I submit, this is not adequate for our needs and requirements.

Everywhere there is a demand that there should be more trains, and that more lines should be taken up. In regard to expansion and development work, the First Plan included restoration of 430 miles of dismantled lines, construction of 350 miles of new lines and conversion of 46 miles of narrow gauge into metre gauge. The development under the Second Plan includes the doubling of 1,607 miles of track, conversion of 265 miles of metre gauge into broad gauge, electrification of 825 miles and dieselisation of 1,293 miles and construction of 842 miles of new lines. Out of these 842 lines, about 500

[Shri T. Subramanyam]

miles are in progress, and only recently the Quilon-Kottayam section of the Quilon-Eranakulam line in the Southern Railway was opened. I hope the Kottayam-Eranakulam line will be taken up soon.

Shri Shahnawaz Khan: That has also been opened. The entire section has been opened.

Shri T. Subramanyam: It is a very good thing.

As regards survey, out of 2,500 miles, proposals for 1,600 miles have been examined. This included the Bangalore-Salem and Tellicherry-Coorg-Mysore lines in the Southern Railway. We have been urging in the South that with the States reorganisation it has become a matter of urgent necessity, that certain other lines should be taken up and more survey should be undertaken. If short distances of upto 40, 50 or 100 miles are opened up by the railways, there will be a remarkable achievement with regard to the opening of avenues for business and industries.

Take, for instance, the Dandeli-Karwar line. The distance is short. Karwar is a port which has got excellent natural harbour facilities. I might inform the House that Karwar is the best natural harbour in India. If all the facilities provided by that port are fully utilised, then it will make a first class port. Besides, there are also good possibilities of even making it the site for a shipbuilding yard. Then, Dandeli has got excellent forest wealth, and there are minerals available there. Iron ore and manganese ore are available there. Recently, the Sharavati hydro-electric project has been taken up, and the foundation was laid only the other day. That will open up excellent possibilities, and block electric current will be produced at very cheap rates and in huge quantities. All these will open up this area for excellent development work and even for starting some basic industries.

At present, there is very great demand for iron ore to be exported to foreign countries. Japan is one of those countries. Recently, a Japanese delegation also came there. Considering all these things, I request Government to take up the Dandeli-Karwar line as urgently as possible. Our Plan is a flexible Plan, though, for the present, only about 825 miles of new construction have been taken up, and they concern mostly areas like Rourkela, Bhilai etc. where we have the iron and steel plants and also coal. I suggest that in the South this Dandeli-Karwar line, which is a very important line, may be taken up.

Then, there is another line to be taken up, and that is between Kottur and Harihar covering a distance of only 42 miles. After the reorganisation of States, it has become a matter of urgent necessity to integrate these various areas and to open up the possibilities of starting new business and new industries. A couple of years back, the speech of the Railway Minister had envisaged the taking up of this Kottur-Harihar line, but unfortunately, later on, the policy changed and that survey had to be postponed.

There is another line between Rayadrug and Chitaldrug, the survey of which was completed. That is another important line. That will open up parts of Bellary, the Karnataka portion of Hyderabad and the rest of Mysore and help the process of integration from the industrial point of view.

There should also be a line to connect Mangalore with Mysore. We have just learnt that the survey for the Coorg-Mysore-Tellicherry line has been completed, and probably the report is awaited. This line and also the Hasan-Mangalore line should be taken up as early as possible. This also has become urgent after the reorganisation of States.

The Minister has stated in his budget speech that more trains have been introduced to solve the problem of overcrowding. We take pride and pleasure in saying that more

trains have been introduced. The number of passenger trains newly introduced in 1956-57 was 119 on the broad gauge, and 43 on the metre gauge, and in 1957-58 the number was 118 on the broad gauge and 27 on the metre gauge. But the traffic has increased enormously. Therefore, there is urgent need to introduce more new trains.

It is also necessary to have a line from Bijapur to Bangalore *via* Gadag, Hospet, Bellary, and Guntakal. After the new Mysore State has come into being, new districts and areas of Bombay and Hyderabad have come in. For nearly thirteen hours, from 2 p.m. in the afternoon for a town like Hospet till about 3 a.m. in the midnight, there is no train on that side, and there is a terrific increase of traffic Therefore, I suggest to the Railway Ministry that there should be a fast train introduced between Bijapur and Guntakal, and Bangalore.

With regard to accidents, I should like to say a word. We have had too many accidents recently. All the General Managers met recently in a conference and tried to go to the root of the matter and take steps to counteract these defects. It is a matter of very great concern and worry that with regard to the Calcutta-Bombay mail accident, the finding of the commission is that the derailment was the result of a deliberate act of sabotage committed by some person or persons unknown. I suggest to Government that they should take very drastic steps against such agencies or persons, and they should not allow such persons to go unknown.

I would like to mention one other point, and that is with regard to go-slow or strikes or lock-outs. These also affect our production. It is unfortunate that the Hindustan Aircrafts at Bangalore is not working at present and has been closed; it may be described as either a strike or a lock-out. But whatever that may be, that will affect our production of coaches etc. We are now producing about 166 coaches in the Hindustan Aircrafts. Therefore, if this situation is not met, that will also affect our general level of production. It is really unfortunate that there should be such a situation in a country like ours. We are free, and we are living within the framework of democracy, and we are not tied down by any totalitarian or regimented methods by which we can compel workers. We have to solve the problems by peaceful methods, wherever the demands are reasonable. But I would appeal to labour leaders also to look at this problem of production from the national point of view, and not allow any situation to develop by which production would suffer in the long run and we shall not be able to meet the transport difficulties. In some other countries, we are told that passengers are not allowed to go where they like; there is no free travel, and there are restrictions. But in our country, we are free, and we can go anywhere we like, and there is scope for free travel. Therefore, I suggest to all sections of this House and also the people outside that we should fully co-operate in this great task of making the Railway Administration a complete success. That is the best welfare undertaking that we have, covering a distance of 35,000 miles and having a capital of Rs. 1,000 crores. There is no capitalist here; Government is the only capitalist here. One hon. Member said that there should be no capitalist; actually, there is no capitalist here. Therefore, I feel that we should try to take stock of the difficulties and the shortcomings, and try to meet them and at the same time help in this great task of making it a complete success.

Shri M. D. Mathur (Nagaur): When we read the statement supplied by the Railway Ministry as well as the statement of the Railway Minister while presenting his budget proposals, it appears that they are inspiring on the whole. But if we look at them in their application to the under-developed States, the picture is very disappointing. I would like to draw your attention to the under-developed States, particularly the State which

[Shri M D Mathur]

I represent, namely, the State of Rajasthan

The State of Rajasthan is industrially under-developed or undeveloped and has historically been a stronghold of the feudal lords, and, therefore, the amenities of life which should be made available to the people there could not be made available But even today, when we are having a democratic regime and the people's representatives are administering the railways which constitute an important concern in the public sector, we do not find any difference and the same sort of favouritism as we used to have in the past is going on The States which are developed are developing more, while those which have been under-developed and undeveloped remain as they are

In our economic policy, we have set before ourselves the objective or goal of socialism If developed States develop more and the under-developed States remain as they are, I am afraid we must call it a capitalist order rather than the objective of a socialistic State

I heard the speech of the Railway Minister very attentively When he was speaking for about 40 minutes I wanted to find out if any word has been said from his tongue about opening new lines in Rajasthan But there was none So far as public amenities are concerned, the new approach is not made over there We find that the name of Rajasthan is completely absent from the list

No doubt, in his speech he has said that he has ordered survey of a few lines, particularly from Dungarpur to Ratlam Already, there are a number of lines which have been surveyed by the State Railway, but we are not seeing anything either in the First Plan or in the Second by way of any new railway line coming up. For example, the railway line from Hindumalkot to Ganganagar is very important It is a small piece of 16 to 20 miles The survey is there, but I think there is no hope at least in the current Plan that the new line will come up Also, there has been survey of a railway line from Ajmer to Merta It has been commercially surveyed and I think the survey reports are lying in the records of the Railway Ministry But no action has been taken so far either under the First Plan or under the Second.

Let me give a third instance It is necessary to have a railway line from Pokaran to Jaisalmer Jaisalmer is on the border of our country Now that there is exploration of petrol and other things, the area will develop The distance is only about 75 miles to be surveyed

If we do not have at least a few hundered miles of railway line during the whole of the Second Plan period we will not be able to appreciate the budget of the Railway Ministry or the speeches that come from the Ministers

Apart from the question of opening new lines, we hear of passenger amenities in bold statements coming from the Railway Ministry These we see in leaflets and other publications of the Railway Ministry For example reference is made to fans in third class coaches Then we are having air conditioned third class coaches But these are just stories for at least those who travel in Rajasthan As a matter of fact, I would request the Railway Ministry that in order to create a psychological atmosphere in the country that they are having airconditioned third class coaches, they should at least replace the out-of-date and sick coaches which are running on the metre gauge section in Rajasthan After all, the charge is the same in third class, whether it is metre gauge or broad gauge When you are having experiments with all sorts of amenities in the broad gauge line of the west-

ern Railway and Northern Railway round about Delhi and Bombay, Rajasthan is completely neglected. Why is this so?

I must submit that if this state of affairs continues even in a democratic era, then people who were under bondage under feudal rule will lose faith in democracy. They will come to the conclusion that so far as administration is concerned, there is no difference between the feudal era and the democratic era.

Therefore, my submission is that on political considerations and on considerations of fairness, the metre gauge section in Rajasthan which comes under the Northern Railway and Western Railway must be given all these amenities. If there is a rain, the third class coaches as well as the first class coaches leak. If the Minister or Deputy Minister travels in that section in third class or second class or even in air-conditioned first class in the metre gauge part of the Northern Railway or Western Railway in Rajasthan, he will have some idea of what sort of coaches are running there. From this, it is clear that the amenities, to which publicity is given in leaflets and other literature published by the Railway Ministry, have no meaning so far as Rajasthan is concerned.

Then I come to congestion and overcrowding on the railways. The Railway Minister has announced that they have introduced about 27 new trains in the metre gauge section. But so far as Rajasthan is concerned, there is not even a single new train that has been introduced. I wrote to the Railway Administration about introducing a Janata service from Delhi to Ahmedabad. They said that the line was overcrowded and therefore, they could not do it. Then I suggested that more coaches might be attached to existing trains and double engines be used. The reply came that they were short of engines.

An Hon. Member: Have double line.

Shri M. D. Mathur: They cannot do it easily. That was why I suggested to them that if they could not put double line, they should put more coaches and have two engines. As I said, the reply came that they were short of engines. The result is that people of that part of the country suffer badly. Therefore, I submit that the Railway Budget will be unfair if it does not give attention to the under-developed areas.

I may say that the demand for a separate zone for the Rajasthan area arises because of this. The Northern Railway which has a part of it in Rajasthan has 6,000 miles and the Western Railway, with a part of it in Rajasthan, has about 5,000 miles They are big railways. The headquarters of the Northern Railway is in Delhi and that of the Western Railway in Bombay. Therefore, anything happening round about Delhi and Bombay is highlighted and the railway administrations attend to them without delay. The extreme ends are completely neglected. So we have been demanding that the metre gauge section in Rajasthan and round about must be constituted into a separate zone. The headquarters may be in Ajmer, Jaipur or Jodhpur. Then they can pay more attention to that area and the problems of that region will be solved.

Last time when I was speaking on this subject, the Railway Minister stated they did not want to have a separate zone, but they were thinking of rationalising the metre gauge section. One year has passed and we have not heard anything about this rationalisation. Therefore, the situation remains where it was and the people are not benefited.

Coming to Railway workshops in Rajasthan, there are two big workshops on the Northern Railway and one under the Western Railway. The potentialities of these workshops should be enhanced so that more coaches could be turned out. They are very efficient workshops. This will also increase the employment potential for the people over there. After

[Shri M. D. Mathur]

all, there is no big industry there. The railway there or the State is the only source of employment potential in Rajasthan. The Minister made a promise and gave an assurance on the floor of the House that orders had been placed for doubling the capacity of the Bikaner and Jodhpur workshops. But I find that not a single additional hand has been employed. The employment potential remains what it used to be in the past. So the situation remains as it was.

Coming to the construction of bridges, the Railway Administration is observing the policy that they will construct a bridge over a railway line in an important city only if 50 per cent of the cost is contributed by the State concerned. I will give a glaring instance. Bikaner town has a population of 2 lakhs. The railway station is situated in the heart of the city and the railway level crossing gates are closed for hours together. You can understand what will be the result of this in a big city with a population of two lakhs when traffic is closed for hours together to allow trains to pass or when shunting is going on with goods trains. The whole traffic is completely dislocated. We have requested the Railway Administration a number of times, but they say that 50 per cent of the cost must be met by the State. Suppose the State is financially not able to make this contribution. The result is that the people at large suffer.

The Railway is a very rich concern because we see from figures that developmental work is going on. Therefore, they must at least provide for an overbridge to solve the difficulties of the people.

Then I come to the grouping of zones. In this connection, the Mudaliar Report is there. So many friends have spoken on this point. Shri Asoka Mehta emphasised it very strongly. My submission is that we cannot have full justice in the hands of the Northern Railway or the Western Railway. We must have our own Railway, call it the North-Western Railway or anything—the name is immaterial. This should be created out of the metre gauge section of that part of the country. Then the administration will be able to pay proper attention to that area.

One minute more, Sir. I want to say that so far as the provision of Labour welfare is concerned, it is completely neglected in that part of the country. We have no holiday homes when we find in all the important places elsewhere. Therefore, my submission is that unless and until the Railway Administration and the Railway Minister give proper attention to the under-developed areas, they will continue to be under-developed.

Shri Manay (Bombay City Central —Reserved—Sch. Castes): Sir, I am very much disappointed while going through this Budget. I had high hopes and expectations in regard to certain matters in relation to the Railway Budget. If time permits, I will place all the material . . .

Mr. Deputy-Speaker: The hon. Member has full 10 minutes.

Shri Manay: I am the only representative speaking on behalf of my group and as you have been allowing . .

Mr. Deputy-Speaker: All right; then, 15 minutes.

Shri Manay: Thank you very much, Sir.

To start with, I will take up that neglected part in Bombay State, known as Konkan, which remains to be neglected in this Budget also. I am referring to the Colaba and Ratnagiri districts in Bombay State, which is an area of 8,000 sq. miles and is 250 miles long and 30 miles broad. I think, I shall not be exaggerating the point if I say that there is no area in India which may be experiencing such hardship as Konkan so far as the means of communications are concerned, particularly, in the monsoon season.

The need for a railway in this area has been established more than once.

The people, their representatives, leaders and the Press have done all possible to convince the Government of India of their dire need by way of petitions, representations and demonstrations. And, I am told that there was an order issued for the survey of Diva Dasgaon railway some years back. I was also told that that order was carried out. But, I find from the debates, that hon. Lal Bahadur Shastri, who was then Railway Minister, said in Parliament—I think about 3½ years back—that this would be a very costly one and it would entail expenditure to the tune of Rs. 5 crores. I am inclined to believe that the demand of the Konkan Railway is being dropped because of this amount. May I ask the hon. Minister, is it a very big amount in achieving the economic development of a vast neglected area?

May I bring to the notice of the hon. Railway Minister that Rs 75 crores are provided for the electrification of the Railways in the Second Five Year Plan and about 1,062 miles are to be covered? In the current year, the Minister is going to spend about Rs. 16 crores on electrification. May I ask the Railway Minister, is it justifiable to give priority to electrification on railways when there is no railway at all in some parts of the country? I humbly feel that we must provide railways in all parts of our country first and then have electrification.

Many eminent leaders from Maharashtra have advocated this cause time and again in the Lok Sabha and the Rajya Sabha. But, I do not know why the Government of India has turned a deaf ear to this problem of Konkan. The people in Konkan feel very much frustrated. The economic development of Konkan is very much dependent on the railway. If this demand is not met within the near future, I am afraid, the people in Konkan will be compelled to think that this denial is nothing short of a part of the conspiracy of the Government of India in suppressing the Marathi-speaking people.

On the one hand, the hon. Minister of Railway complains that he is short of funds; on the other hand, we find that there is a colossal loss of money in the railway departments. I will turn to the Report of the Railway Board. On page 47, we find the incidence of claims. During 1955-56, there were 4,52,811 claims and in the year 1956-57, 4,76,244 claims. The increase is of 23,433 cases; and what is the amount the Railways had to pay? In 1955-56, it was Rs. 2·56 crores whereas in 1956-57, the Railways had to pay Rs. 3·33 crores. What are these claims for? They are for goods lost, stolen and damaged. And, all this is happening despite the huge Railway Protection Force, Security Forces and Watch and Ward Force.

On page 11 of the Report, I find that there are so many branches in these forces for security measures. I think the Railways are spending somewhere near Rs. 6 crores on these police forces; and, yet, this loss is going on unabated. Rather, claims are constantly on the increase.

Apart from these claims, it is alarming to find that there is a theft of railway property at the Railway Stores. The Railway Board, in its Report, on page 98, says:

> "Eighteen cases of theft of stores and other valuable material amounting to Rs. 87,276 were reported to the Railway Board by the Railways in the course of the year. All these cases were reported to the police."

and, Sir, it is surprising that the material that has been recovered has been worth only Rs. 2,980. That is to say, that the Railways lost Rs. 84,296 by way of theft at railway stores. May I request the hon. Railway Minister to have effective check on the working of the security measures and save these crores of rupees?

I will now turn to accidents which have already been referred to by many of the speakers here. But, since it has created a sense of insecurity, I would

[Shri Manay]

also like to say a few words on that score. On page 127 of the Report of the Railway Board, we find that in these accidents, in 1955-56, as many as 4,322 persons were killed and 28,770 injured and in 1956-57, 5,054 persons were killed and 32,341 injured.

Accounting for the reasons for these accidents, the Minister says that the human failure is largely responsible for these. I feel that we must go into the details of this reason. The blame is thrown mostly on drivers, firemen and guards. If my information is correct, these three categories are put to heavy work. Many a time, the drivers and firemen are asked to put in more than 8 hours work a day. And, in some cases, I have found the drivers have been asked to be on duty continuously for 12 hours. I am not siding with such of those who are responsible for these accidents for neglect of their duties. But to throw the blame for all these accidents on the workers belonging to these categories is not justified. These three categories of people, drivers, firemen and guards should not be asked to put in work for more than eight hours continuously. On the contrary, they should be asked to put in only six hours' continuous duty with no loss of emoluments to them. Then they should do well not to involve themselves in the sort of things that are now being thrown on them by the Railway Ministry.

There is another grievance of the railway employees. Unduly long time is taken to settle the disputes of the workers. I know Government has appointed a tribunal for deciding the major issues. But there appears to be no machinery except the consulting machinery of the Ministry of Labour to settle grievances of these workers. Some suitable machinery should be created to decide petty matters that arise in the working.

Another grievance of the workers is—I am not talking about the railwaymen alone but the whole Central Government employees—in regard to the interim relief granted by the Pay Commission set up recently. I am talking about Class IV employees. I feel that interim relief of Rs. 5 is not adequate and the workers are rightly agitating for an increase in this relief. I hope the hon. Minister will look into this and see that the relief is satisfactorily granted.

Lastly, I turn to the problems of the Scheduled Castes and the Buddhist employees working in the railway. I am sorry to say that the Railway Administration is not free from the stigma of untouchability. I have so many instances in my hand where there is gross injustice being done to the Scheduled Caste employees particularly when it comes to promotion. There is a vicious circle formed whereby their promotion is blocked. I will quote an instance from the Central Railway. One gentleman was selected to go to U.K. and he came back in 1945. He was absorbed by the Central Railway. He is still there as a 'B' grade chargeman. I am very much surprised that a qualified person, having necessary qualifications and having gone abroad, continues to work 'B' grade chargeman whereas persons who have been employed long after him had been allowed to supersede him.

In the Northern Railway, an upper division clerk is denied the opportunities of promotion. I have tried to find out the reasons for this but I have not come across any single justifiable reason for this denial of promotion to this Scheduled Caste youngman.

There are suggestions which the hon. Minister will do good to look into. Representatives of the Scheduled Castes should be absorbed on all selection boards and welfare committees and their representatives should be taken on the Railway Board also. Secondly, there should be reservation not only in selection but in promotion also. Presently, we find that there is no such reservation. Thirdly, there are some welfare associations formed by the Scheduled

Castes and the Buddhists workers in the railways. I am told that the Railways do not recognise them. They have been formed to look after the interests of the Scheduled Castes and Buddhist workers so far as the reservation in the services are concerned and I am very much surprised as to why Railway Administration should not recognise them. In the first place, the Railway Administration is not keen in looking after the quota of the reservation. If the Scheduled Caste employees themselves come forward to look after their interests, recognition is denied. I will urge upon the Railway Minister to give recognition to these welfare associations. There is one such association which had submitted a memorandum to the Railway Board in 1954. There were so many legitimate demands in that memorandum but the Railway Board has not even cared to reply to that. I will request the hon. Minister to look into that question as that memorandum gives expression to the feelings of the workers belonging to the Scheduled Castes and Buddhists.

Mr. Deputy-Speaker: Mr. Sarju Pandey.

श्री सरजू पांडे (रसड़ा) : उपाध्यक्ष महोदय, इस सदन के अन्दर मैंने पहले भी . .

Mr. Deputy-Speaker: One round is finished. Every Member shall have ten minutes and not more than that. I will ring the first bell after eight minutes and I will request the Members to take note of that and on the second Bell, to sit down.

Shri Raghunath Singh: What about Members pending since yesterday? They should be allowed fifteen minutes.

Mr. Deputy-Speaker: They are in the same category as the new ones.

Shri Harish Chandra Mathur (Pali): It was agreed by the Speaker that those Members who do not confine their remarks to particular States and discussed general problems would be allowed more time.

Mr. Deputy-Speaker: That observation would be kept in view.

श्री सरजू पांडे : पिछली बार भी जो रेलवे बजट पर बहस हुई थी उसमें कुछ आम शिकायतें सामने आयी थी जैसे भ्रष्टाचार, गाड़ियों का लेट जाना, रेलवे मजदूरों के साथ दुर्व्यवहार और आये दिन के एक्सीडेंट । मेरा ख्याल है कि इधर भी जो बहस हुई है उसमें भी माननीय सदस्यों ने इन बातों की ही शिकायत की है । इन चीजों को बार बार इस हाउस में कहा जाता है । आप चाहें तो पुरानी प्रोसीडिंग्स को निकाल कर देख सकते हैं कि इन्हीं शिकायतों का जिक्र है । लेकिन मालूम होता है कि रेलवे मंत्री महोदय उसी तरह से इन बातों की तरफ गौर करते हैं जैसे कि एक शायर ने कहा है :

तू अपनी राह चला जा, कोई बुरा कहे कहने दे ।

कोई कुछ कहा करे । चाहे रेलों में कितनी भी भीड़ भाड़ हों, रेलवे एक्सीडेंट हों, मजदूरों के साथ दुर्व्यवहार हो, भ्रष्टाचार हो, हमारे मंत्री महोदय चुपचाप सुनते हैं और उसके बाद बजट पास कर दिया जाता है और वह चले जाते हैं । मेरी समझ में नहीं आता कि क्यों रेलवे मंत्री महोदय इन बातों की तरफ ध्यान नहीं देते ।

श्री ब्रजराज सिंह (फिरोजाबाद) मैजारिटी है ।

श्री सरजू पांडे : जब मैजारिटी है तब तो इन बातों पर और भी ज्यादा गौर करना चाहिए और देखना चाहिए कि इन चीजों को किस तरह से दूर किया जा सकता है ।

इस बजट को देखने से मालूम होता है कि खर्च का हिसाब पेश किया गया है वह उलटे ढंग से पेश किया गया है । तमाम ऊंचे अफसरों की तनख्वाहों के बारे में, उन की

[श्री सरजू पांडे]

आसायश के बारे में, और ऐसे दूसरे कामों के लिए ज्यादा रुपया खर्च किया गया है, लेकिन जहां तक आम सुविधाओं का सवाल है, उनके सम्बन्ध में साफ तौर से कह दिया है कि ओवर-क्राउडिंग को दूर किया जा सकता है—वह बड़ा मुश्किल है । इस सदन में थर्ड क्लास के मुसाफिरों की कठिनाइयों के बारे में बहुत सी बातें कही जाती हैं, लेकिन उन के बारे में भी कुछ नहीं किया गया है । बल्कि उल्टा होता यह है कि जितनी ज्यादा शिकायतें की जाती हैं, उतना ही ज्यादा बोरे की तरह रेल में मुसाफिर भरे जाते हैं । अगर आप को इस बारे में तजुर्बा हो, तो आप जान सकते हैं कि इस में कितनी सत्यता है । मुझे खुद याद है कि पिछले दिनों मैं जब लखनऊ जा रहा था, तो आप के पी० ए० भी मेरे साथ थे ।

उपाध्यक्ष महोदय : मेरे पी० ए० कहा थे ? वह नहीं गए होंगे । इस में कोई गलती है ।

श्री सरजू पांडे : नहीं, नहीं । मेरा ख्याल है कि वैसे अगर मैं कह दूं तो वह मेरे डिब्बे में तो नहीं बैठे थे—उन की कोई रैलेटिव मेरे डिब्बे में बैठी थी ।

उपाध्यक्ष महोदय : मेरे पी० ए० की ?

श्री सरजू पांडे : जी हां । वह भी काफी परेशान थे । मैं झूठ नहीं कहता हूं । अगर आप चाहें, तो उन को बुला कर पूछ सकते हैं । तारकेश्वर पांडे भी हमारे साथ थे ।

ऐसी हालत गुजरती है कि जो लोग एनटाइटल्ड होते हैं, उन्हें भी जगह नहीं मिलती है, तो जो बेचारे आम लोग हैं, उन को तो इस रेलवे में जगह मिलना बड़ा कठिन है । ब्यूरोक्रेसी का तो पूछना ही क्या है वह तो हिन्दुस्तान में खुदा के बाद अपना नम्बर समझते हैं । यह आम तौर पर देखा जाता है कि बहुत से रेलवे स्टेशनों पर जब कम्प्लेंट-बुक मांगी जाती है। तो स्टेशन मास्टर सीधे सीधे रेफयूज कर देता है । मुगलसराय में ऐसी घटना मेरे साथ हुई । उस ने साफ इन्कार कर दिया कि मैं नहीं दूंगा । मैं रेलवे मिनिस्टर से खास तौर पर यह कहना चाहता हूं कि वह अपने वर्किंग के मैथड को—तरीके का—बदलें और इस बात की कोशिश करें कि जो बातें इस सदन में बार बार रिपीट की जाती हैं, उन को बजट में दूर करने की कोशिश करें, वर्ना बार बार हम यह कहते रहें कि ओवर-क्राउडिंग है, भ्रष्टाचार है, तो इससे कोई फायदा नहीं होगा ।

मिनिस्टर साहब ने अपने स्टेटमेंट में फरमाया कि हम ने लोगों को भ्रष्टाचार के लिये सजायें दी हैं । जरूर दी होंगी । किसी फायरमैन या किसी सिगनलर को आप ने सजा दे दी होगी। लेकिन आप बड़े अफसरों को नहीं पूछते हैं । कभी आप ने रेलवे मैनेजर से नहीं पूछा होगा कि उन की भी कोई जिम्मेदारी है या नहीं, वह भी कुछ देखते हैं या नहीं । सजायें आप जरूर देते हैं, लेकिन बेचारे गरीब लोग ही टारगेट बनते हैं और छोटे छोटे लोग ही आये दिन सजा पाते हैं । और बजट सेशन में एक लम्बा भाषण में बता दिया जाता है कि इतने लोगों को सजायें दी गई ।

कल एक माननीय सदस्य जब बोल रहे थे, तो हमारे उप-मंत्री साहब ने फरमाया कि चूंकि जंजीर ज्यादा खींची जाती है, इसी लिए गाड़ियां लेट होती हैं । आखिर जंजीर क्यों खींची जाती है ? क्या हिन्दुस्तान के लोग पागल हो रहे हैं । ऐसी बात नहीं है कि यहां पर पागलों की कतार खड़ी है । जंजीर इसलिए खींची जाती है कि लोगों को जगह नहीं मिलती है और तरह तरह की मुसीबतें उन के सामने आती हैं ।

श्री शाहनवाज खां : अभी टिकट खरीदने की आदत नहीं पड़ी है ।

श्री सरजू पांडे : ऐसी बात नहीं है । मैं जानता हूं कि जंजीर खीचने की कोई ऐसी आदत नही पड़ गई है (Interruptions) खास तौर से हम अपोजीशन में लोगो को कहते हैं कि वे लोगो को सिखायें। जिन लोगो से हमारा सम्बन्ध है, वे तो जंजीर के पास ही नही जा सकते, खीचेंगे कहा से ? (Interruptions).

उपाध्यक्ष महोदय : यहा भी जंजीर न खीची जाय । चलने दीजिये गाडी को ।

श्री सरजू पांडे अभी पिछले दिनों मैंने खुद एक प्रश्न किया था। मुझे बताया गया था कि इलाहाबाद-कटिहार लाइन पर ऐसे बहुत से स्टेशन हैं, जहा पर पानी पिलाने वाले आदमी नौकर नही रखे गए थे । माननीय मंत्री जी ने बताया कि यह गलत बात है और हर जगह पानी का इन्तजाम है । मैं खुद ऐसे बहुत से स्टेशनो को बता सकता हू । मिसाल के तौर पर ढोन्ढ़ाडीह, शहबाजकुली और ताजपुर डेमा वगैरह ऐसे स्टेशन हैं, जहा पानी पिलाने के लिए कोई होल-टाइम नौकर नहीं है । जो वहा पर नौकर हैं, वे कहते हैं कि हम अपनी ड्यूटी करें या लोगो को पानी पिलाये । बार बार इस सदन में इस तरफ ध्यान दिलाया जाता है लेकिन कोई ख्याल नही किया जाता है ।

मैं एक बात पर खास तौर से जोर देना चाहता हू । जो शाहदरा-सहारनपुर रेलवे-लाइट रेलवे—है, उस के बारे मे बहुत बार मंत्री महोदय से प्रार्थना की गई है । बहुत सारे दूसरे लोगो—पटना के लोगों—ने भी कहा है । वहा के मजदूर हड़ताल कर रहे हैं । मैं ने अखबार में खबर पढ़ी है । कहा जा रहा है कि इस का नैशनलाइजेशन किया जाय । पता नही मंत्री महोदय के सामने क्या कठिनाई है । लेकिन मैं समझता हूं कि हमारे पास जो फिगर्स मौजूद हैं, उनको देखते हुए नैशनलाइजेशन कर लेना चाहिए । अगर वहा काम करने वाले मजदूरो का इन्ट्रेस्ट न भी देखा जाय, अगर सिर्फ सरकारी फायदे के ख्याल से देखा जाय और जनता की सुविधा के ख्याल से देखा जाय, तब भी उस रेलवे का नैशनलाइजेशन बहुत जरूरी है । शाहदरा-सहारनपुर रेलवे—ऐसे क्षेत्रों में से गुजरती है, जो कि उत्तर प्रदेश के सब से उपजाऊ जिले हैं । लेकिन वहा कुछ भी प्रबन्ध नही हो रहा है। बल्कि इस सम्बन्ध मे एक कमेटी बना दी गई थी, जिस ने रिपोर्ट दे दी कि इस का इन्तजाम बडा अच्छा है, हालांकि यह तथ्य है कि उस रेलवे की रफ्तार तीस पैंतीस मील पर आवर है, लेकिन वह दस मील पर आवर से ज्यादा नही चलती है । फिर भी उस के ऊपर कोई ध्यान नही दिया गया है । मेरे पास इस बारे मे आकडे मौजूद है, लेकिन मैं चाहता हूं कि थोड़ा समय—दो मिनट—बढ़ा दिए जायें, ताकि मैं डीटेल मे कह सकू ।

उपाध्यक्ष महोदय मेम्बर साहब ने खुद ही दस मिनट लिखे थे ।

श्री सरजू पांडे . हरेक मेम्बर यही कहता है । हम आपसे प्रार्थना करते हैं और आप मान जाते हैं । टाइम मिलने का और कोई तरीका नही है ।

वह कम्पनी अपने शेयर-होल्डर्ज को बारह परसेंट मुनाफा देती है । अगर उस का नैशनलाइजेशन हो जाय, तो वह बारह परसेंट सरकार को मिल जायगा । अगर हम १९५७-५८ के फिगर्स को देखे, तो हमे मालूम होगा कि एक लाख रुपया मुनाफा होगा । इसी तरह से वहा के मैनेजिंग डायरेक्टर दस, पंद्रह परसेंट कमीशन लेते हैं । नैशनलाइजेशन के बाद वह पैसा सरकार के पास आयगा । वह कम्पनी अपने ठेको पर सालाना कुल ३,७७,७८० रुपए खर्च करती है । सरकार जिस स्टेंडर्ड से दूसरी रेलवेज मे देती है, अगर उसी हिसाब से दे, तो कुल १३,२०० रुपए के करीब पड़ेंगे और बाकी रुपया सरकार के पास आ सकता है । वहा रोजाना कोई आठ हजार मन

[श्री सरजू पांडे]

बहुत सी चीजें जाती हैं, लेकिन वहां पर बुकिंग का कोई प्रबन्ध नही है, कोई गाडी नही है, कोई इस पर चढ़ना नही है। ऐसी दशा मे अगर सरकार उन सारे खर्चे को ले लें और अगर कम्पनी को मुआवजा देने की बात भी उठे, तो भी सरकार तीन लाख रुपया सालाना मुनाफे मे रहेगी। अगर मेरे पास समय होता तो मैं यह सारी बात डीटेल मे बताता। इन सब बातो के बावजूद इस तरफ कुछ ध्यान नही दिया जाना है और मंत्री महोदय कुछ लोगो के मुनाफे को बनाए रखने के लिए उनके इन्ट्रेस्ट के लिए, उन का फायदा होगा, इसलिए उस को हाथ नही लगाते है।

यही हाल पटने का हो रहा है। शाहदरा रेलवे का भी यही हाल हो रहा है। वहा के वार मजदूर हड़ताल कर रहे है। उन को तीन तीन, चार चार महीने मे तनख्वाह नहीं मिलती है।

रेलवे मंत्री (श्री जगजीवन राम) : वहा भी कम्पनी के मुनाफे को बचाने के लिए ही हम ले रहे है। क्या बात आप कह रहे है ?

श्री सरजू पांडे . म कोई चार्ज नही लगाता हू। लेकिन हो सकता है। इस किस्म की बाते होती है। यह कोई ताज्जुब का बात नहीं है। किसी के बारे मे यह नही कहा जा सकता है कि उस का इन्ट्रेस्ट क्या है—हमारा इन्ट्रेस्ट क्या है और आप का इन्ट्रेस्ट क्या है। लेकिन अगर कोई बात नही है, तो इस को नैशनलाइज कर देना चाहिए। अगर आप खर्चे की बात करते है, तो मुनाफा भी आप को ही होगा। मैं रेलवे मंत्री से खास तौर से प्रार्थना करूगा कि इस रेलवे का जरूर नैशनलाइजेशन कीजिए और इस ओर कदम उठाइये।

चूकि बाकी मेम्बर साहिबान ने अपनी अपनी कांस्टिट्युएंसीज के बारे मे कहा है, मैं भी अपनी कांस्टीट्युएंसी के बारे में चन्द एक बातें कहना चाहता हूं। गोरखपुर से कटिहार जाने वाले रास्ते को आप देखिये। वहा पर दो गाडिया ही चलती हैं। उन दोनों मे इतना ओवर-कराउडिंग होता है जिसका कुछ भी ठिकाना नही। मुसाफिरों को इस परेशानी की वजह से बहुत तकलीफ का सामना करना पडता है। पिछले दिनों दो गाड़िया अलाहाबाद मे उधर जाती थी। अलाहाबाद मे छपरा को जा गाडी जाती है उसको एक्सप्रेस बना दिया गया है और यह उन उन स्टेशनो पर खडा की जाती है जहा पर बसों का इतिजाम है और जिन स्टेशनो पर बसा इत्यादि का कोई इतिजाम नही है वहा पर इसको खडा नही किया जाता है। होना तो यह चाहिए था कि जहा पर बसो इत्यादि का प्रबन्ध नही है, वहा पर इस गाडी को खडा किया जाय और जहा पर बसा का इतिजाम है वहा पर चाहे न किया जाय लेकिन हो उसमे बिल्कुल उलटा रहा है। इसके बारे मे रेलवे मैनेजर गोरखपुर को कई रिप्रिजेंटेशन भेजी जा चुकी हैं और कई बार माग की गई है कि इस गाडी को उन स्टेशनो पर खडा किया जाए जहा पर बसो का इतिजाम नही है लेकिन अभी तक इसके बारे मे कुछ नही किया गया है। खास तौर पर दिलदारनगर बडी लाइन का स्टेशन है वहा पर तूफान एक्सप्रेस को खडा नही किया जाता है? कुछ अर्सा हुआ माननीय मंत्री महोदय श्री जगजीवन राम जी बक्सर गए थे और उन्होने जनता एक्सप्रेस को तो वहा खडा करने के आदेश जारी कर दिये थे और वहा वह खडी भी होने लग गई है लेकिन तूफान एक्सप्रेस को अभी तक भी खडा नहीं किया जा रहा है। हमारी यह माग चार साल से चली आ रही है, लेकिन इसकी तरफ कोई ध्यान नही दिया गया है। मैं चाहता हू कि इसकी ओर शीघ्र ध्यान दिया जाए।

इसके साथ ही साथ मैं यह भी कहना चाहता हूं कि अलाहाबाद और गोरखपुर के बीच मे जो गाड़िया चलती हैं उनकी तादाद

बहुत कम है । बहुत भारी संख्या में मुसाफ़िर इस लाइन पर सफर करते हैं और उनको बड़ी परेशानी का सामना करना पड़ता है । मैं चाहता हूं कि इस लाइन पर गाड़ियों की तादाद को बढ़ाया जाए ।

मैं आपको एक यह सुझाव भी देना चाहता हूं कि आपको दिलदारनगर से शाहगंज वाया मऊ एक बड़ी लाइन निकालनी चाहिये । इस पर आपको कुछ खर्च तो अवश्य करना पड़ेगा लेकिन इसमें बहुत ज्यादा फायदा होगा । आप कहेंगे कि आप गंगा पर पुल बनाने की बात कहेंगे । मगर हमारा मतलब यह नहीं है । वहां पर जिलों के जिले उजड़ते जा रहे हैं । वहां के लोगों को बहुत अधिक परेशानी है । इसके बारे में बहुत लिखा पढ़ी भी की गई है लेकिन कुछ नहीं हुआ है । राष्ट्रपति महोदय भी वहां आये थे और उनको भी बतलाया गया था कि अगर कुछ प्रबन्ध नहीं किया गया तो स्थिति बहुत गम्भीर हो जाएगी । मैं आपको बतलाना चाहता हूं कि गंगा की वजह से सारे के सारे उधर के जिले तथा बाजार उजड़ते जा रहे हैं । अगर आप इस लाइन को अब नहीं बना सकते हैं तो मैं चाहूंगा कि आप इसको अपने दिमाग में अवश्य रखें ।

बहुत से स्टेशनों पर ओवर ब्रिज नहीं हैं । औडिहार, जमानिया मऊ इत्यादि स्टेशनों पर ओवर ब्रिज नहीं हैं । इसका नतीजा यह होता है कि आये दिन एक्सिडेंट होते रहते हैं और कई लोगों की जानें तक चली जाती हैं । इन जगहों पर ओवर ब्रिज बनाने का भी आपको इंतिजाम करना चाहिए ताकि लोगों की जानें बच सकें ।

15 hrs.

बाजपेयी जी ने वायरलैस और टेलीग्राफ आफिसिस के बारे में भी कुछ कहा है और बताया है कि कुछ दफ्तर हटाये जा रहे हैं । गोंडा, गोरखपुर, बनारस इत्यादि से टेलीग्राफ आफिस हटाये जाने की तजवीज है । अगर किसी आदमी के घर में आग लग जाती है या किसी के डाका पड़ जाता है या चोरी हो जाती है तो वे स्टेशन वाले तार नहीं लेते हैं और कहते हैं कि ये इस काम के लिए नहीं हैं । यह कहा जाता है कि वायरलैस मैसेज को प्रेफ़ेंस दिया जायगा । वायरलैस में कोई सर्टेनिटी नहीं होती है और यह भी पता नहीं होता है कि एक जो मैसेज भेजा जाएगा वह सीक्रेट ही रहेगा । अगर आप एकाउंट्स को देखें तो आपको पता चलेगा कि टेलीग्राफ्स का जितना काम हुआ है उसमें आधा भी वायरलैस ने नहीं किया है । लेकिन फिर भी किस के इंटिरेस्ट में यह किया जा रहा है यह मेरी समझ में नहीं आता है । मैं चाहता हूं कि इन दफ्तरों को वहीं रहने दिया जाए और उनकी तादाद को बढ़ाया जाय ।

شری محمد طاہر (کشنگنج): جناب ڈپٹی سپیکر صاحب۔ ریلوے بجٹ پر جو سپیچ ہمارے دوست ریل منتری صاحب نے دی ہے۔ میں نے اس کو پڑھا ہے اور ان کی تقریر کو بڑے غور سے سنا ہے۔ مجھے ایسا معلوم ہوتا ہے کہ ہمارے ریلوے کے محکمے نے بہت زیادہ ترقی کی ہے اور آگے بھی ترقی کرنے کا اس کا خیال ہے - اس محکمے کو دیکھنے سے ہم یہ محسوس کر سکتے ہیں کہ ہم آزاد ملک کے رہنے والے ہیں - مگر اس کے باوجود میں یہ دیکھتا ہوں کہ ریلوے کی ڈیولپمنٹ میں کچھ کمزوریاں بھی ہیں - مثال کے طور پر ریلوے منسٹر صاحب کا کام صرف یہ نہیں تھا کہ وہ ملک کو ریلوے کے معاملے میں ایک خوبصورت ملک بنا دیتے - ریلوں سے آپ ملک کو خوبصورت بھی بنا سکتے ہیں اور یہاں

[شری محمد طاہر]

کے لوگوں کو آرام بھی پہنچا سکتے ہیں- لیکن سب سے ضروری چیز جو ریلوے منسٹر کے دھیان میں ہونی چاہئے وہ یہ ہے کہ ملک کی ڈیفنس کو کیسے مضبوط کیا جائے - ڈیفنس کا سوال ایک بہت اہم سوال ہے - لیکن مجھے افسوس کے ساتھ کہنا پڑتا ہے کہ منسٹر صاحب نے اس پر پوری طرح سے غور نہیں کیا ہے -

آپ سب جانتے ہیں کہ ہمارے دونوں طرف پاکستان ہے - میں یہ نہیں کہتا کہ پاکستان ہمارا اینمی ملک ہے لیکن میں اتنا ضرور کہہ سکتا ہوں کہ اس کے ساتھ ہمارے تعلقات اچھے نہیں ہیں - ایسی حالت میں آپ کو ان علاقوں کا خاص طور سے خیال کرنا چاہئے تھا جو کہ ہندوستان کی ڈیفنس کو مضبوط کرنے کے لئے ضروری تھے - ان علاقوں کی طرف بھی آپ کا خاص طور سے خیال جانا چاہئے تھا - یہ سب سے پہلا سوال ہے جو کہ ہمارے دماغ میں آنا چاہیئے

آج دلی سے ایسٹرن فرنٹ پر جانے کے لئے ہمارے پاس صرف ایک ہی لائن ہے اور وہ ہے نارتھ ایسٹرن ریلوے کی لائن - جہاں تک ڈیولپمنٹ کا سوال ہے سب طرف ڈیولپمنٹ ہو رہا ہے سدرن ریلوے پر ڈیولپمنٹ ہو رہا ہے - ایسٹرن ریلوے پر ڈیولپمنٹ ہو رہا ہے- سائتھ ایسٹرن پر ہو رہا ہے لیکن نارتھ ایسٹرن پر ہی نہیں ہو رہا ہے - میں چاہتا ہوں کہ نارتھ ایسٹرن ریلوے کو سب سے زیادہ مضبوط آپ بنائیں -

آپ کے پاس دلی سے آسام تک ایک ڈائرکٹ لنک ضرور ہونا چاہئے - ہمارا ڈائرکٹ لنک ایسٹرن فرنٹ جانے کے لئے نہیں ہے- وہاں پہنچنے کے لئے آپ کو دوسری ریلویز سے ہو کر جانا پڑتا ہے - اور اس میں دقتیں ہوتی ہیں - اس سلسلے میں میں یہ کہنا چاہتا ہوں کہ ایسٹرن ریلوے کا جہاں تک تعلق ہے آپ ان علاقوں میں جا کر دیکھئے جو پاکستان کے بورڈر پر ہیں جیسے پورنیا کا علاقہ ہے جو کہ ویسٹ بنگال میں چلا گیا ہے یا ویسٹ بنگال کا علاقہ ہے - آپ کٹیہار سے اگر سلی گوڑی تک جائیں جو کہ نارتھ ایسٹرن ریلوے پر ہے تو آپکو پتہ چلیگا کہ یہ لائن بالکل پاکستان بورڈر کے سٹے سٹے ہوئے جاتی ہے - اگر کل کوئی ایمرجینسی آ پڑے تو اس لائن کے سوا اور کسی لائن سے آپ نہیں جا سکتے ہیں - اسی راستے سے آپکو اپنی فوجیں اور اپنا سامان وغیرہ بھیجنا ہوگا - اس لئے ضرورت اس بات کی ہے کہ آپ ایک کورٹیلیٹنگ لائن بنائیں جو ایسٹرن فرنٹ پر جانے کے لئے آپ کو سہولیت پہنچا سکے اس چیز کو میں ڈیفنس منسٹری کی کنسلٹیٹو کمیٹی میں اٹھایا تھا اور

کہا تھا کہ ڈیفینس کو خیال میں رکھتے ہوئے ہمارے پاس کٹھار سے سلی گوڑی کے درمیان ایک لائن ہونی چاہئیے جو موجودہ لائن کو کورڈینیٹ کر سکے - ہمارے ڈیفنس منسٹر صاحب نے اس چیز کو محسوس کیا اور کہا کہ یہ صحیح بات ہے لیکن ابھی ہمارے پاس فنڈ نہیں ہیں - فنڈس کی ہمارے پاس کمی ہے - میں نے ایک سکیم نقشہ کے ساتھ ریلوے منسٹری میں بھیجی تھی اور کہا تھا کہ پورنیا جنکشن سے بہادرگنج ہوتے ہوئے گلگلیا تک کم سے کم ایک ایسی لائن بنا دی جائے جو موجودہ لائن کو کورڈینیٹ کر سکے - اس کا جواب منسٹر صاحب کی طرف سے یہ دیا گیا ہے کہ پانچ سالہ پلان میں ہمارے پاس پانچ سو یا چھ سو میل کی "لائینیں موجود ہیں - اس لئے اس کو نہیں لیا جا سکتا ہے - اس کا مطلب یہ ہے کہ ڈیفنس کی طرف ہمارے ریلوے منسٹر صاحب کا دھیان نہیں ہے - اس چیز کا مجھے سخت افسوس ہے - آپ کا ان سب چیزوں کی طرف دھیان ہونا چاہئیے تھا - یہ جواب کہ ہمارے پاس فنڈس نہیں ہیں تسلی بخش نہیں ہے - آپ نے اپنی سپیچ میں پیج ۷ پیرا ۱۳ میں یہ کہا ہے

"Two important new lines have been included in the programme of the Budget year, namely, the 100 miles Robertsganj-Garhwa Road line on the Northern Railway, costing Rs. 17 crores and etc."

اس کی وجہ یہ دیتے ہیں کہ

"The former is required as an alternative route from the Barkakana coalfields to North India to reduce the ever-increasing pressure *via* Moghalsarai..etc."

آپ دیکھئے کہ چونکہ پریشر وہاں زیادہ ہے اس وجہ سے ایک نئی لائن بنا رہے ہیں لیکن جہاں تک ڈیفنس کا تعلق ہے اس کی طرف آپکا خیال ہی نہیں ہے - میں نے جو سکیم دی تھی اس میں میں نے کہا تھا کہ اگر آپ اس ۴۰-۵۵ میل کی لائن بنا دیتے ہیں تو یہ ایک بہترین ڈیفنس لائین آپ کے پاس ہو سکتی ہے -

اس کے علاوہ آپ نے الیکٹریفیکیشن کا ذکر کیا ہے - اس پر آپ ۷۵ کروڑ روپیہ خرچ کرنے جا رہے ہیں - اس کی ایسٹیمیٹڈ کوسٹ بھی یہی ہے - اس کے علاوہ قریب ۱۶ کروڑ روپیہ آپ کہتے ہیں کہ ابھی خرچ کرنے کی ضرورت ہے - اب بتائیے کہ اس روپیہ کو خرچ کرنے کی ضرورت ہے - کیوں نہیں آپ اس روپئے کو اپنی ڈیفنس کی لائن کو بنانے کے لئے خرچ کرتے - یہ الیکٹریفیکیشن تو دس سال کے بعد بھی ہو سکتا ہے - اس ۵۰ میل کی لائن پر ۱۲ کروڑ روپیہ خرچ آپ نہیں کر سکتے ہیں جب کہ ۹۱ کروڑ الیکٹریفیکشن پر خرچ کر سکتے ہیں - اس کے لئے آپ کے پاس کافی فنڈس ہیں -

[شری محمد طاہر]

حالانکہ اس کی ابھی کوئی ضرورت نہیں ہے

ہمارے ایک دوست نے کہا ہے کشمیر کو جانے کے لئے کوئی راستہ نہیں ہے - کوئی ریلوے لائن نہیں ہے - اس کی طرف بھی آپ کا دھیان جانا چاہئے تھا - وہ بھی ایک بہوتر ستھہت ہے - وہاں پر بھی لائین ہونی چاہئے تھی - ایسٹرن فرنٹ پر جہاں کوئی کورتیملیٹلنگ لائن نہیں ہے وہاں پر لائن بھی چاہئے تھی - وہاں پر لائن کا نہ ہونا بہت خطرناک ہے - پاکستان بورڈر سے سٹے سٹے موجودہ لائن جاتی ہے - ہو سکتا ہے کہ پاکستان کے ساتھ کوئی ٹربل ہو جائے اور ہم اپنی چیزیں فرنٹ پر پہنچا نہ سکیں - ایسٹرن پاکستان بالکل ملا ہوا ہے اور اس لئے میرا سوجھاؤ ہے کہ آپ ایلکٹریفکیشن کی اسکیم کو ڈراپ کیجئے - آپ پہلے ان چیزوں کو کیجئے جن کے لئے میں نے آپ کو کہا ہے اور ان کاموں کے بعد آپ ایلکٹریفیکیشن کیجیئےگا اور بجلی چمکائیےگا -

اس کے بعد میں ایک بات اور کہنا چاہتا ہوں - پچھلے بجٹ کے دوران میں میرے دوست ریلوے منسٹر صاحب نے جواب دیتے ہوئے فرمایا تھا کہ جہاں تک امپلائیز کے سوال ہے سروسیز کا سوال ہے ان میں ہم تیہرسٹ کلاس کے لوگوں - انگلو انڈین اور مسلمانوں کو نوکریوں میں خاص پریفیرنس دیتے ہیں اور خیال رکھتے ہیں - اس سلسلے میں ایک چیز آپ کے نوٹس میں لانا چاہتا ہوں اور وہ یہ ہے کہ ۳ دسمبر کو اس ہاؤس میں ایک کوشچن کیا گیا تھا سوال نمبر ۷۴۵ اس میں یہ پوچھا گیا تھا کہ پارٹیشن کے وقت جن لوگوں نے پاکستان کو آپٹ کیا تھا لیکن انہوں نے بعد میں اپنا آپشن چینج کو دیا اور ہندوستان واپس آگئے ان کو یہاں ایبسارب کرنے کے سلسلے میں عمل درامد نہیں ہوا اور پوچھا گیا تھا کہ ان کی نوکریوں کا کیا حال ہوا تو ہماری گورنمنٹ نے جو اس کا جواب دیا تھا وہ اس طرح ہے -

"All those railway employees who had provisionally opted to serve Pakistan but later changed their option for India finally before 15-2-1948 were abosrbed. Those who had opted for Pakistan finally but did not proceed to that country and applied for employment were also re-employed on the railways subject to the availability of vacancies and their being found suitable. In the case of those who had opted for Pakistan finally and had migrated to that country but later returned to India and requested for employment, the Ministry of Railways decided that their cases may also be sympathetically considered for reemployment on Railways subject to their being found suitable

میں سمجھتا ہوں کہ جو یہ شرط لگائی گئی ہے subject to their being found suitable. یہ بہت خطرناک چیز ہے - ہاں اگر ریلوے منسٹر صاحب خود اس چیز کو دیکھا کریں کہ سوٹیبلٹی کیا چیز ہے تو حیرت ہے - اور اگر سوٹیبلٹی کو جانچنے کے لئے پولیس ڈیپارٹمنٹ کے سپرد کیا گیا تو یہ ایک مصیبت بن جائیگی - میرے پاس دو ایک کیسز ہیں کہ محض اس بنا پر کہ ایک شخص جو کسی ڈیپارٹمنٹ کا ملازم تھا محض اس بات پر کہ وہ جمعہ کی نماز پڑھنے جاتا تھا یا وہ میلاد شریف میں شرکت کرتا تھا تو وہ نوکری کے لئے سوٹیبل نہیں خیال کیا گیا - اس قسم کی باتیں بہت افسوس ناک ہیں اور یہ کہ اس قسم کی باتوں کو سوٹیبل نہ سمجھا جائے اور ایسے لوگوں کو ایمپلائمنٹ نہ دیا جائے - میں نہایت ادب کے ساتھ ریلوے منسٹر صاحب سے کہونگا کہ ان تمام کیسز پر وہ ذرا خود غور کریں اور غور کرنے کے بعد وہ فیصلہ کریں کہ آخر ان لوگوں نے گرچہ پاکستان کے لئے آپٹ کیا مگر انہوں نے آخر میں جاکر یہی فیصلہ کیا کہ ہندوستان ہی ہمارا ملک ہے اور یہیں رہنا ہے اور انہوں نے پاکستان کا سٹیزن شپ بھی نہیں لیا تو پھر ان لوگوں کو کیوں یہاں نوکری نہ دی جائے - یہ مناسب نہیں ہے اور میں چاہتا ہوں کہ ان کو نوکری میں لگایا جائے - تا کہ آپ کے انصاف سے لوگ خوش اور مطمئن ہو جائیں -

उपाध्यक्ष महोदय : अब माननीय सदस्य खत्म करें

شری محمد طاہر - مجھے ہاؤس میں بولنے کا بہت کم موقع ملتا ہے - دو منٹ میں میں اپنی بات ختم کر دونگا - اب چند اور باتوں کی طرف مجھے آپ کا دھیان دلانا ہے - ایمنیٹیز کا جہاں تک تعلق ہے کٹیہار جنکشن میں جو ہوٹل ہیں وہاں پر آٹھ آنے میں دال بھات - ہم لوگ چاول کو بھات کہتے ہیں - آٹھ آنے میں دال - بھات اور گوشت کھا لیتے تھے لیکن اب جو میں وہاں پر گیا تو پیسنجرس نے شکایت کی کہ جہاں پہلے ہم آٹھ آنے میں کھانا کھا لیتے تھے وہاں اب کھانے کے ایک روپیہ اور دو آنے دینے پڑتے ہیں - میں نے پوچھا کہ اتنی جلدی ریٹ بدلنے کا کیا کارن ہے تو مجھے بتلایا گیا کہ پہلے ہم سے بجلی اور فین وغیرہ کا کچھ چارج نہیں لیا جاتا تھا لیکن اب یہ ہمارے اوپر لاد دیا گیا ہے اور اب ہمارے پاس اس کے سوائے اور کوئی راستہ نہیں رہ گیا ہے کہ ہم اپنے کھانے کے ریٹ کو بڑھا دیں - اس بڑھے ہوئے ریٹ کی وجہ سے غریب لوگوں کو بہت دشواری ہوتی ہے لہذا منسٹر صاحب اس کی طرف دھیان دیں - اس کے علاوہ میں ایک چیز اور بتا دینا چاہتا ہوں - نارتھ بہار میں میرا خیال ہے کہ کوئی ایسا علاقہ نہیں ہے جہاں سے ڈائریکٹ ٹرین پہلیزا گھاٹ تک نہ جاتی ہو - پٹنا بہار کا کیپٹل ہے - حالانکہ جو کٹنی نیپال بارڈر پر ہے لیکن جو کٹنی سے پہلیزا گھاٹ تک کوئی ڈائریکٹ ٹرین نہیں ہے - اس کے علاوہ پورنیہ جہاں کوسی ٹیم کا ڈیولپمنٹ ہو رہا ہے اور افسران کو وہاں جانا پڑتا ہے پٹنہ اور دوسری جگہوں سے لیکن وہاں کے لئے کوئی ڈائرکٹ ٹرین نہیں ہے اور دو تین جگہہ لوگوں کو چینج کرنا پڑتا ہے -

[شری محمد طاہر]

میں منسٹر صاحب سے درخواست
کرونگا کہ وہ مہربانی کرکے ایسا انتظام
کریں کہ جوگبنی سے پھلوڑا گھاٹ تک
ڈائریکٹ ٹرین ہو جائے - تاکہ نیپال-
جوگبنی اور بھرپور و پورنیہ وغیرہ کے
مسافروں کو پہنچنے جانے میں سہولیت
ہو -

(*English Translation of the above speech*).

Shri Mohammed Tahir (Kishanganj): Mr. Deputy Speaker Sir, I have heard the Railway Minister's budget speech very carefully. From that, one feels that our Railways have immensely progressed and will progress in future as well. By looking at this Department we can rightly feel that we are now living in a free country. But inspite of all our progress, we can see that there are certain short comings. For example, it should not be thought that Railway Minister's job was only to develop the railway in the country, of course the development of railways adds to the progress of the country and provides greater benefits to the people but the most important consideration which the Railway Minister should always have in his mind is the strengthening of the country's defence. The question of defence is the most important question, but I regret to say that adequate attention has not been paid to this aspect of the issue.

All of us know that the territory of Pakistan lies on both sides of the country. I do not say that Pakistan is our enemy but our relations with that country are not good. In the circumstances, he should have paid greater attention to such areas as are strategically important from the point of view of India's defence. This is the most important point which we should always bear in mind.

Today we have only one line to go to the Eastern front and that is the North Eastern Railway. Development is going on all sides. Southern, South Eastern and Eastern Railways are progressing and development work is proceeding there but there is nothing on the North Eastern Railway. Therefore I wish that the North Eastern Railway should be fully developed.

You must have a direct rail link between Delhi and Assam. Today we have no direct link with the Eastern front and one has to take a very long route to reach there.

As far as the Eastern Railway is concerned I wish to submit that you should go and see those areas which are adjacent to the territory of Pakistan. You see Purnea which has now gone to West Bengal. If you go from Katihar to Siliguri on the North Eastern Railway, you will find that the railway line goes very close along the frontier of Pakistan. In times of emergency you cannot go by any other line except this. You will have to move your forces and other necessary equipment through—this very route. Therefore it is very necessary that a coordinating line is constructed which can take us direct to the Eastern front I had also raised this issue in the Consultative Committee of the Defence Ministry and I have said that from the point of view of our defence, there should be a line between Katihar and Siliguri which should be a coordinating link for the present lines. Our Defence Minister agreed to it but said that the Government had no funds at present. I had also submitted a scheme along with a plan that a line connecting Purnea Junction, with Gaglia *via* Bahadurganj should at least be constructed which may coordinate these lines. To that the Minister had replied that they had a scheme of constructing 500 or 600 miles of lines under the Five Year Plan and that my scheme could not be taken up. This clearly shows that the Hon'ble Minister does not give due consideration to our defence requirements. I really regret such an answer. The reply that Government had no funds is not satisfactory. In his speech, he has said on page 7, para 13 that:

"Two important new lines have been included in the programme

of the Budget year namely the 100 miles Robertsganj—Garhwar Roatlim on the Northern Railway, costing Rs 17 crores and etc."

The reason for this has been given as under:—

"The former is required as an alternative route from the Barkakana coalfields to North India to reduce the ever increasing pressure *via* Moghalsarai.... etc."

So we see that line is being constructed because there is more pressure from there and that the Government is not giving due importance to defence I had told them that this 40 to 50 miles long railway line would be most vital for defence purposes.

Then there was a mention about electrification. About Rs. 75 crores would be spent over it About 17 crores would be spent immediately. What is the need of spending such huge amounts? Why do not you spend this money on improving your defence line? The question of electrification can wait for ten years. You can spend Rs. 75 crores on electrification but you cannot spend Rs. 12 crores on a 50 miles rail link.

An hon'ble friend has said that there is no rail link between India and Kashmir. You should have paid attention towards that matter also. Kashmir is also a border State and there should be a railway line for that area. The fact is that there is no coordinating line for the Eastern front and that is very dangerous. The present line runs close to border. It is just possible that we may have some trouble with Pakistan and we may not be able to send our supplies to the front. Therefore, I suggest that Government should drop the question of electrification for the present and implement my suggestions. You can undertake electrification schemes later on.

During the debate on previous budget my friend, the Railway Minister had said that in the matter of recruiting people in the Railways, persons belonging to depressed classes, Anglo-Indians and Muslims were given special preference. In this connection, I would draw his attention to a question (No. 745) asked in this House, on the 3rd December. It was asked why no action was taken to absorb in service those employees who had opted for Pakistan at the time of partition but later on had changed their option and returned to India. The Government had replied as follows:—

"All those railway employees who had provisionally opted to serve Pakistan but later changed their option for India finally before 15th February, 1948 were absorbed. These who had opted for Pakistan finally but did not proceed to that country and applied for employment were also re-employed on the railways subject to the availability of vacancies and their being found suitable. In the case of those who had opted for Pakistan finally and had migrated to that country but later returned to India and requested for employment, the Minister of Railways decided that their cases may also be sympathetically considered for re-employment on Railways subject to their being found suitable."

I think that this condition is very dangerous. If the Railway Minister himself examines this suitability it is all right, but if it is left to the Police department to examine the suitable, it will create a lot of trouble. There are instances with me where some persons have been thought to be unsuitable only because they had gone for their Friday prayers or they had gone to participate in Milad-e-Sharif. Such incidents are really regrettable. I would very respectfully request the Hon'ble Minister to kindly look into these matters. Although these people had opted for Pakistan, but ultimately

[Shri Mohammed Tahir]

they decided that their country was India and that they had to live there. They did not accept Pakistani citizenship. It is, therefore, unfair that they are not absorbed. I wish they all should be absorbed:

Mr. Deputy Speaker: Hon'ble Member should finish now.

Shri Mohammed Tahir: Sir, I get very little opportunity to speak. I will finish within two minutes. I will now take out certain other matters. As far as amenities are concerned, previously at Katihar Junction we could get good 'Dal Bhat and meat' in eight annas but now the passengers complain that they have to pay one rupee and two annas for that food. I enquired about this increase and they told me that electricity and other charges, were being included in their expenses, which was not the case previously and therefore they had no option except to increase the rates. The poor people have to face a great difficulty due to the increased rates.

I wish to draw the Minister's attention to one other matter. I think there is no area in North Bihar from where there is direct railway to Palezaghat. Patna is the Capital of Bihar. Although Jogbani is on the Nepal border but Jogbani and *Palezaghat* are not directly linked. Besides this there is direct rail link between Patna and Birpur where work in connection with the Kosi Dam is going on. All officers who wish to proceed to Birpur from Patna and other places have to change trains at two or three places. I request the Hon'ble Railway Minister that a direct rail link should be established between Jogbani and Palezaghat, so that passengers from Nepal, Jogbani, Birpur, Purnea etc., may have no inconvenience in going to Patna.

सुश्री मणिबेन पटेल (आनन्द) : उपाध्यक्ष महोदय, मैं इस अवसर पर कुछ बातों की ओर रेलवे मंत्री महोदय का ध्यान दिलाना चाहती हूं। आप स्टेशन तो कई जगह बना रहे हैं लेकिन दो तीन स्टेशनों के बारे में मुझे जानकारी है कि स्टेशन पूरा बनने के पहले ऊपर से पानी डालना शुरू हो जाता है। बड़े बड़े कंट्रैक्टर्स को आप ठेके देते हैं और होता यह है कि ठेकेदार रहने वाला बंगाल का होता है और ठेका उसको आप दिल्ली का देते हैं। उसको अपनी रैपूटेशन का खयाल नहीं रहता और जैसा तैसा काम करके वह चल देता है। इसलिए मेरा एक सुझाव यह है कि जिस रेलवे पर और जिस जगह पर आप काम दो तो उसी जगह के कंट्रैक्टर को आप वह काम दो न कि कहीं और दूर के ठेकेदार को। ऐसा करने से मैं समझती हूं कि काम ज्यादा अच्छा होगा क्योंकि उसको वहां पर अपनी रैपूटेशन का खयाल रहेगा और उसको यह अहसास रहेगा कि उसके काम को देखने वाले बहुत से जानकार लोग रहते हैं और ठीक काम न करने पर उसको टोक सकते हैं......

श्री मू० चं० जैन (कैथल) : जिस इलाके का अफ़सर होगा वह उसी इलाके का कंट्रैक्टर लेना चाहेगा।

सुश्री मणिबेन पटेल : मेरे अनुभव में आया है कि गोधरा स्टेशन पर जिसके निर्माण के लिए क़रीब क़रीब १ करोड़ रुपये आप खर्च करना चाहते है, १०० साल के बाद वह स्टेशन फिर बन रहा है। मुझे कहा गया कि वह स्टेशन पूरा बना ही नही कि ऊपर से पानी निकलना शुरू हो गया। यही हालत सूरत और बड़ौदा रेलवे स्टेशनों की है। उन स्टेशनों पर आप वेटिंग रूम्स बनवा रहें है। पहले के वेटिंग रूम बहुत बड़े थे लेकिन अब जो वेटिंग रूम्स बन रहे हैं वह बहुत छोटे बनाये जा रहे हैं और वे आपके बाथरूम्स मे भी छोटे है मैं कहना चाहती हूं कि इस तरह का मजाक क्यों किया जा रहा है? आखिर वेटिंग रूम्स में कुछ चलने फिरने की

जगह तो चाहिये । इस काम को मेरा सुझाव है कि स्थानीय आदमियों की सलाह लेकर करना चाहिए । आप सेक्रेटेरियेट में बैठ कर रेलवेज के कामों का नक़शा बनायें और काम करवायें तो उस तरह काम नहीं चलता है । आवश्यकता इस बात की है कि स्थानीय परिस्थिति को देख कर कि वहां कितनी भीड़ है और कितना आना जाना होता है इस सब को ध्यान में रख कर यह काम होना चाहिए ।

ट्रेनें अक्सर देर से आती है अलबत्ता कोई एक आध ट्रेन ग़लती से वक्त पर आ जाय तो आ जाय । मिसाल की तौर पर मैं बतलाऊं कि फ्रंटियर मेल मथुरा तक तो ठीक टाइम से आती है लेकिन मथुरा से दिल्ली आने में वह एक घंटा लेट हो जाती है । इस देरी से आने के लिए आपका यह आर्गुमेंट देना कि लोग जंजीर खींच लेते है इसलिए ट्रेनें लेट हो जाती है, सब जगह के लिए सही नहीं है । जब आपकी ट्रेनें आमतौर पर लेट होती है और समय पर नहीं पहुंचती है तो फिर टाइमटेबुल में जो टाइम दिया रहता है उसका क्या अर्थ रहता है ? मै जानती हूं वहां तक टाइमटेबुल बनाते वक्त उसमे डबलींगं हो रहा है का खयाल रख कर और उसको उसमें एकाउंट फ़ौर कर के उतना समय उसमें बढ़ा दिया जाता है । आप हाउस में मजाक के तौर पर भले ही कह दें कि गाड़ियां जंजीर खेंचने के कारण लेट हो जाती हैं लेकिन यह बात बिलकुल सही नहीं है और आपको इस मामले में छानबीन करनी चाहिए कि आखिर गाड़ियां क्यों लेट हो जाती हैं और उस कमी को दूर करने का प्रयत्न करना चाहिए । जंजीरें सब जगह नही खीची जाती हैं ।

आपने यह सोचा था कि मीटरगेज को हटा कर सब जगह ब्रौडगेज कर देंगे और इसीलिए आपने मीटरगेज के लिए इंजन वेगन, बोगीज बनाने बंद कर दिये थे मगर वह आपका खयाल अभी मोकूफ रखा है और उसको पूरी तौर से बदलने में अभी कुछ समय लगेगा और अभी कुछ और समय तक मीटरगेज चालू रहेगी तो आपको कुछ अतिरिक्त इंजन, वेगन, बोगीज़ बढ़ाने की वहां पर व्यवस्था करनी चाहिए क्योंकि वहां पर बहुत काफी भीड़ रहती है ।

मीटरगेज में जो इंजन लगाये जाते है उनके बारे में मेरा कहना यह है कि वह इंजन कैसे होते है कुछ समझ में नहीं आता है । दो, चार स्टेशन चलता है और वह इंजन बीमार हो जाता है फिर ठीक किया जाता है और चार, छै स्टेशन चलने के बाद फिर वह इंजन बीमार हो जाता है । समझ में नहीं आता कि आपकी वर्कशौप्स कैसी है और देखभाल कैसी है । पंखे और बत्तिया थर्ड क्लास मे लगते है लेकिन वे चलते हैं या नहीं यह कोई नही देखता है । मुझे अभी तक फ्रंटियर मेल में ऐसा अनुभव नही हुआ था, मगर इस बार मैं फंटियर मेल में आई । मथुरा से, सैकंड क्लास की बत्ती उस में नही जल रही थी, थर्ड क्लास की हालत क्या होगी, मुझे इस का पता नही । इसलिये दिन ब दिन आप के काम में एफिशिएंसी बढ़, यह देखने की जरूरत है । सरकार को जरुर सोचना चाहिये, कि जितनी देख भाल होनी चाहिये और जितनी एफिशिएंसी होनी चाहिये, उतनी आज नहीं है । एफिशिएंसी के बारे में कई बार यहां कहा जाता है, उस चीज को कबूल कर के उस के बारे में सोचना चाहिये ।

एक दूसरी बात पर भी मै बार बार हर साल ध्यान खींचती हूं जो कि आप के हाकर्स के बारे में है । स्टेशन के हाकर्स के बारे में नहीं, जो हाकर्स रेल म घुसते हैं, वे लोग नहीं जो कि खाली सोडा बेचते हैं, बल्कि वे लोग जो पिपरमेंट बेचने वाले है, फल बेचने वाले है, चना बेचने वाले हैं, मूंगफली बेचने वाले है । उन में से सब लाइसेंस वाले भी नहीं होते, बिना लाइसेंस के भी होते हैं और बहनों के डब्बे में भी घुस जाते हैं । मुझे

[सुश्री मणिबेन पटेल]

खुद एक हाकर ने कहा कि एक स्त्री को तो मैंने फेंक दिया है, और तुम को भी फेंक दूंगा । ऐसी परिस्थिति है, इसलिये मेरा कहना है कि किसी भी डिब्बे में, चाहे पुरूष का डब्बा हो चाहे स्त्री का डब्बा हो, किसी तरह के बेचने वाले को ट्रेन में नहीं घुसने देना चाहिये । स्टेशन पर से ही उसे बेचने की इजाजत देनी चाहिये । अगर कोई घुस जाये तो उस का लाइसेंस और सामान ले लेना चाहिये, ऐसा मै मानती हूं । मैं जानती नहीं हूं, हर बार मैं सुना करती हूं कि आप स्टाफ बढ़ा रहे है । मेरी उस में तकरार नहीं है, आप स्टाफ बढ़ाइये, परन्तु वह स्टाफ आखिर करता क्या है ? नडियाद और आनन्द स्टेशन से दातून बेचने वाले स्त्री पुरूष बच्चे गठरियां ले कर बहिनों और पुरुषों के थर्ड क्लास के डब्बों में घुस जाते है । यह मं जनता एक्स्प्रेस के थर्ड क्लास के डब्बों का अनुभव कहती हूं । वे लोग सीटों के नीचे घुस जाते है या बाथ रूम के अन्दर घुस जाते हैं । मैं जब कभी स्टेशन पर किसी रेलवे कर्मचारी को खोजने के लिये जाती हूं, दरवाजे के बाहर, तो कोई मिलता नही है । आप का स्टाफ कहां जाता है । हमेशा स्टाफ की मांग की जाती है, परन्तु इस की कोई जरुरत नहीं है, कि कोई बात नहीं देखना चाहिये । बम्बई तक लोग इसी तरह से जाते हैं लेकिन उन को कोई पकड़ता नहीं है । इसी तरह के लोग कभी कभी चोरी भी कर लेते हैं । क्या रेलवे कर्मचारी इस बात को नहीं जानते और नहीं जानते तो जानना चाहिये क्योंकि स्टेशन पर खड़े रह कर वे क्या करते हैं जब गाड़ी आती है । किसी आदमी के पास एक गठरी होती है, किसी आदमी के पास दो तीन गठरी भी होती ह, उस से टिकट पूछा जा सकता है । उन के पास बोझ रहता है । एक टिकट में कितना बोझ जा सकता है ? अगर उस से ज्यादा बोझ हो तो एक्स्ट्रा लगेज कितना है, यह देखना चाहिये । यह देखा नहीं जाता । इस पर खास ध्यान रक्खा जाना चाहिये और इस का कुछ बन्दोबस्त किया जाना चाहिये ।

एक और बात है । भावनगर–तारापुर और धोलका–सुजित्रा यह दो लाइनें हैं जिन के बारे में दस, पन्द्रह साल से कहा जा रहा है, परन्तु इस बात पर कोई ध्यान नहीं दिया जाता । अगर बड़ौदा स्टेट को मिलाया न जाता, उस का विलीनीकरण न होता तो सन् १९४८ के अन्दर यह काम हो गया होता लेकिन आज यह हुआ है कि चूंकि हम बड़े राज्य में मिल गये इस लिये यह लाइन नहीं बन पाती है । ऐसा वहां के लोगों को लगता है । मेरा यह कहना है कि सौराष्ट्र में उद्योग इतने बढ़ रहे हैं इसलिये दोनो लाइनों का होना जरूरी है,। इस काम को कर देने से ही वीरमगांव स्टेशन पर जो बाटलनेक है, जो प्रेशर है, वह कम कर सकता है । खाली यार्ड को एक्स्पैन्ड कर देने से वह नहीं मिल सकता है । इन दोनों लाइनों को बना देने से ही इस में सफलता मिल सकती है और इन के प्रदेश का विकास हो सकता है उन लोगों को भी इस में सहयोग मिलेगा और सहायता मिलेगी । अगर आज यह काम उठाया जाये तो अच्छा होगा अकाल है लोगों को काम मिलेगा कुछ सस्ते में भी होगा । इसलिये इस पर, खास तौर से सोचने के लिये मैं कहती हूं अगर किसी कारण से किसी आदमी को रेलवे पर रुपया डिपाजट करना पड़ता है अपने माल के लिये, तो दो दो साल तक आप के पास से उस को वह वापस नहीं मिलता। आप पैसा लेने के लिये तैयार रहते हैं लेकिन जो लोगों को लेजिटिमेटली वापस देना है, उस में दो दो साल लगें, आप तक पहुंचना पड़े, दिल्ली तक लोगों को धक्का खाना पड़े यह ठीक नहीं है । जो लेजिटिमेट है उस को तुरन्त देना चाहिये, उस में इतना समय क्यों लगना चाहिये ।

आप ने यह सोचा है कि जहां जहां लोहे के कारखाने बन रहे हैं वहां रेलवे लाइन आई जाये। यह ठीक बात है कि उस की जरूरत है परन्तु केवल रेलवे लाइन वहां ले जाने से ही काम नहीं चलेगा। चारों तरफ कारखाने बढ़ रहे हैं। जहां जहां कारखाने बढ़ रहे हैं वहां सिर्फ रेलवे लाइन ले जाना चाहिये। वहां सामान बनता है, उन कारखानों को कच्चा माल चाहिये, इस सब काम के लिये अगर गुड्स का पूरा बन्दोबस्त नही होगा तो हमारा सारा काम अटक जायेगा और कारखाने बन्द करने पड़ेंगे और फिर बेकारी बढ़ेगी। आप ने इस सब के बारे में कहा कि प्लैनिंग कमिशन ज्यादा पैसा नहीं देता तो हम क्या करें। ऐसा कहने से काम नहीं चलेगा। यह आप सब की जिम्मेदारी है, अलग अलग की नही है। आप इसलिये आप को इस के लिये कोशिश करनी चाहिये, टाल देने से काम नहीं चलेगा। हमें देश को आगे ले जाना है तो सब मिल कर और जरूरत हो तो कैबिनेट में सोचा जाये। जितना हमारा काम आगे बढ़ रहा है, उस सब को बढ़ाने के लिये आप को अभी से इन्तजाम करना चाहिये नही तो हर साल यही बात रहेगी कि माल के डिब्बे नही हैं, सामान उठता नहीं है, यह दिक्कत है, वह दिक्कत है। यही चलता रहेगा और हम कभी आगे नहीं पहुंच सकेंगे।

हमारे यहां बराबर शिकायत रहती है कि तम्बाकू के लिये वैगन नही मिलते, फल के मौसम में आम के लिये वैगन्स नही मिलते, गन्ने के मौसम मे उस के लिये वैगन्स नही मिलते, मैं ने परसों ही पढ़ा कि बिहार में गन्ना स्टेशन पर सूख रहा है, लेकिन वैगन्स नहीं मिलते। इस तरह से हमारा काम कैसे चलेगा। इस लिये मेरी विनती है कि आप इस बारे में सोचें।

मुझे यह भी कहना है कि आप कर्मचारी तो बढ़ा रहे हैं, ठीक बात है, परन्तु क्या आप को ऐसा लगता है कि आप के कर्मचारी पहले जितना ही दिल लगा कर काम करते हैं और दिन भर काम में लगे रहते हैं। पहले रेलवे विभाग की यह पालिसी थी कि जो रेलवे कर्मचारियों के बच्चे होते थे, रिश्तेदार होते थे उन को भी इस काम में लगा लिया जाता था। लेकिन आज आप ने यह कानून लगा दिया है कि इस के लिये पब्लिक सर्विस कमिशन है। इसलिये उन के बेटों और बच्चों को इस में आने की गुंजाइश नहीं रहती। मैं यह नही कहती कि जो एफिशिएंट नही है उन को लेना चाहिये, परन्तु जैसे बढ़ई का लड़का है, उस को वह काम सहज ही आ जाता है, उसी तरह से रेलवे कर्मचारियों के जो लड़के हैं उन को रेलवे के काम की जानकारी जल्दी होगी। इसलिये आप के कानून में इस बात की गुंजाइश होनी चाहिये कि रेलवे कर्मचारियों के बच्चों का कुछ न कुछ परसेन्टेज तक तो रेलवे में जगह मिलनी ही चाहिये।

मै ने कई बार यह देखा है कि आप के रेलवे कर्मचारी और वाच ऐंड वार्ड वाले लोगों को बिना टिकट के लोगों को ट्रेनों में बिठाते हैं। यह मै ने अपनी आंखों से देखा है। मैं कहना चाहती हूं कि अगर इस तरह से चलेगा तो काम कैसे होगा। आप किसी तरह से इन बिना टिकट वालों को किस तरह पकड़ सकेंगे ?

मथुरा, गंगापुर और सवाई माधोपुर में बन्दर आ कर ट्रेनों में घुस जाते हैं और खाने का सामान वगैरा ऐसा कर देते हैं कि बच्चे भय से घबरा जाते है और रोने लगते है, चिल्लाने लगते हैं। इस के लिये कुछ करना चाहिये। मैं तो ऐसा मानती हूं कि अनाज का जितना नुक्सान बन्दरों से होता है, जब तक इस प्राब्लेम का हल नही होगा तबतक अन्न की परिस्थिति सुधरने वाली नहीं है।

श्री शाहनवाज खां : वह हल बता दीजिये।

सुश्री मणिबेन पटेल : आप के स्टेशनों का, आप कीजिये । जब आप की जिम्मेदारी है उसे आप कीजिये । दूसरे मत्री की होगी वह हम उस से बात करेंगे । बड़े बड़े स्टेशनो पर, छोटे स्टेशनों पर ही नहीं, कोढ़ी लोग जिनके हाथों में खून और पस निकलता होता है गाड़ियों के अन्दर हाथ डाल कर भीख मांगते है । मैं कहती हू कि आपके रेलवे कर्मचारी और वाच ऐंड वार्ड वाले क्या करते हैं कि इनको भी बाहर नही निकाल सकते । रेलवे प्लेटफार्म पर टिकट ले कर जाने का बन्दोबस्त है, वहां ये लोग कसे पहुंच जाते हैं । कुत्ते आते हैं । और यह अहमदाबाद, बम्बई, नई दिल्ली आदि बड़े स्टेशनो पर भी होता है । इस बारे में बन्दोबस्त होना चाहिये ।

उपाध्यक्ष महोदय : अब तो माननीय सदस्या को खत्म करना चाहिये ।

सुश्री मणिबेन पटेल : करती हूं ।

आपने कहा है कि आप खादी का उपयोग बढ़ायेंगे । यहां हाउस में भी कुछ लोग है जो कि खादी को पसन्द नही करते । इसलिये मेरा सुझाव है कि अगर आप खादी लें तो अच्छे किस्म की मरसिराइज्ड की गई, कुंदा की गई या केलेन्डर की गई खादी लें । अगर आप रद्दी खादी लेंगे तो वह बहुत जल्दी मेली हो जायेगी और लोग कहेंगे कि आपने कैसी खादी ली है ।

जो रेलवे में रिफरेशमेंट कार होती है अब उसकी क्राकरी और कटलरी पहले से मैली रहने लगी है । इसको भी आपको देखना चाहिये ।

आप लोगो को तीर्थ यात्रा के लिये स्पेशल ट्रेंस देते हैं किन्तु उसके लिये लोगों को छः छः महीना पहले अर्जी देनी पड़ती है । और मै ने तो यह सुना है कि कुछ एजेन्ट लोग कुछ परसेंटेज ले लेते हैं, कुछ मुनाफा कर लेते हैं तब स्पेशल ट्रेन मिलती है । इस बारे में भी देखना चाहिये और बीच में किसी को पैसा खाने का मौका नही देना चाहिये और स्पेशल ट्रेन का बन्दोबस्त ऐसा होना चाहिये कि उसके लिये छ छः महीना पहले अर्जी न देनी पड़े ।

आखिर में मुझे यह कहना है कि जो इतने सारे एक्सीडेंट होते हैं उनका क्या कारण है । क्या आपके रेलवे कर्मचारियों को अपने काम की पूरी जानकारी नही है । जिनको काम नही आता उनको आप एम्पलाय करते हैं, या लोग जानबूझ कर एक्सीडेंट करवाते हैं यह सोचना है । यदि कर्मचारी ठीक से काम न जानते हों तो जब वे ठीक से जान लें तब उनको रखा जाये, और अगर जानबूझ कर करवाते हैं तो उनको शिक्षा होनी चाहिये ।

आखिर में मैं यह कहना चाहती हूं कि रेलवे ट्रेंस में जहां स्लीपिंग रिजरवेशन आप करते हैं, वहां बहिनों के लिये अलग के कम्पार्टमेंट में रिजरवेशन होना चाहिये । अब तो आप छोटे छोटे आठ बर्थ के कम्पार्टमेंट इस काम में ला सकते हैं । इनमें तीसरे दरजे की बहिनों के लिये स्लीपिंग रिजरवेशन होना चाहिये। एक ट्रेन में फर्स्ट क्लास में लेडीज कम्पार्टमेंट नहीं था इस कारण एक अपने हाऊस की ही एक बहन बेचारी मरदों के कम्पार्टमेंट में ही बैठ गई और रात मे साथ बैठा हुआ ही उसकी पेटी में से उसका कपड़ा इस बीच में चुरा कर उतर गया । तो इसलिये मै यह सब सोचने के लिये कहती हूं ।

जो आपने मुझे समय दिया उसके लिये धन्यवाद ।

Shri Barrow (Nominated—Anglo-Indians): Mr. Deputy-Speaker, the Railway Minister has used a large

canvas to paint his picture of the working of the Railways and his budget. In the short time before me I propose to darken some of the shadows, not only that they may stand out more clearly, but that the other features of the picture may be highlighted.

15.35 hrs.

[SHRI PATTABHI RAMAN *in the Chair*]

Mr. friend, Shri Frank Anthony, speaking yesterday, focussed attention on a recurring pattern of revised budgeting which, according to him, distorted the perspective of this picture. The recurring pattern is this: the revised budget estimates show anticipated higher receipts and low anticipated expenditure; both figures disproved by the actuals. I will quote figures for 1956-57; the revised estimated receipts, Rs. 350 crores, actuals, Rs. 347·57 crores; estimated revised expenditure: Rs. 299·03 crores; Actuals: Rs. 233·94 crores. I endorse Mr. Anthoy's plea for more realistic budgeting.

I would ask the Railway Minister also to bring into his budget, as a regular feature, more of what we call, Programme or Performance budgeting. If I may illustrate: we have here, in this khaki-book, provided to us, something like this—"The work is estimated to cost Rs. 21·65 lakhs of which a sum of Rs. 2 lakhs is expected to be spent by the end of 1957-58, and Rs. 14 lakhs are provided in 1958-59". What I would like the minister to show is the different phases in which this programme is going to be completed, the cost of each phase, and then, year by year, we will be able to keep a check on whether the programme is keeping to schedule whether the original estimates for the programme are realistic and whether there has been any increase. This, I believe, will make for more careful planning and more carefully controlled expenditure.

Before I proceed to other features of this budget, I do want to focus the attention of this House on two facts. One, is that the Depreciation Reserve Fund is dwindling—In 1956-57 it was Rs. 103·14 crores. In 1957-58 the anticipated balance shows Rs. 93·72 crores, and in 1958-59 the anticipated closing balance is expected to be Rs. 72·76 crores. Secondly, the Development Fund has almost reached vanishing point,—by the end of 1958-59 it will be a mere Rs. 68 lakhs.

In a developing economy, it might be argued, this is to be expected, but I do feel that when Members are making demands for opening new lines and we are considering our development programme generally, these facts should be borne in mind.

I turn now to the question which has exercised, quite rightly, the feelings of this House the continuing series of accidents. I wish to place certain figures before this House. What are the figures for 1956-57? There were 5,054 killed and 32,341 injured. To this we have to add 187 railwaymen killed—these figures are not included in the previous figure—and 6,787 injured. What the picture for 1957-58 will be, anyone can well imagine! But I regret to say that the information, as given in this "pink book", has been camouflaged. This "pink book" is supposed to be, according to the foreword, for the general reader, and we find that these figures are given as a ratio, per million passengers carried. It may be said that this is the standard way of giving information, that international forms are used. But for the general reader, I feel that the facts should be stated clearly, so that the layman may know exactly what the position is. If these figures are to be kept in a standard international form let them be kept by the Railway Board for that purpose, but if this is a book for the general reader, then I urge that the figures should not be camouflaged.

Here is a situation, Sir, the consideration of which transcends all other questions. The Railway Accidents Enquiry Committee Report has been with the Railway Board for three years now; my friend, the Deputy

[Shri Barrow]

Minister of Railways, was the Chairman of that Committee—I would ask the Railway Minister to place on the Table of the House all the recommendations, other than those given in Appendix B, which were made by the Committee and which have been implemented, and those recommendations which the Railway Ministry found unable to accept, as also the reasons justifying their rejection.

We hear from, time to time, this familiar phrase, where accidents are concerned, "failure of the human element". This is a very variable factor, but what are we doing to diminish the effect of this factor? I will only deal with a few points in this respect.

Firstly, the training which is being imparted—I would refer here to our drivers—is ill-conceived, ill-planned, superficial and valueless. There are courses of six weeks which, I believe, under pressure, has been extended to seven weeks, out of which 10 to 15 days are lost as holidays. There are no proper diagrams, no models and no proper equipment in the Training schools. The illiterates, the semi-literates and the matriculates hesitate to say that all of them are literates—are put into one group; they have to go through the course together. Then, because we must turn out drivers, the question papers set are simple and evaluation is liberal. What is the result? We get men as drivers who, after working for 3-4 years as firemen, are sent for these courses; they are lacking in experience, they have this veneer of confused theoretical learning. How can we expect such men to have a working knowledge of a complicated mechanism like a modern locomotive? I think that the Railway Ministry can do much in this respect, to see that these courses are more rational, that they are properly planned and the students are put into different categories, so that the rate of their progress will be more or less the same.

I believe Sir, that on the Southern Railways the position is worse. They have no training school. Further, firemen on the Southern Railway need not be shunters at all; after they have done 2-3 years firing they can become drivers. With these facts before us, I think that this plea that is taken "failure of human element" is a plea which does not hold much water. Here is something that can easily be tackled; Our drivers and firemen, are doing their very best in spite of the difficult conditions created by the administration and in this connection I would refer to the number of "averted collisions" mentioned by Mr. Anthony.

I will now refer to the station working rules. I think the Enquiry Committee said that, apart from other inspections, the ATO and the DTS should every month visit one station, to go into the working rules and issue a certificate to the effect that—I am quoting here—that the work of the station is safe in every respect. If it is not safe, he has to initiate immediate action to make it so. I would like to know Sir how many times this has been done. My own belief is that this is "more honoured in the breach than in the observance.

I will now deal with another important aspect of this human element, and that is the elimination of fatigue. The running staff generally have a duty period of 12 hours. On the Southern Railway, I believe, it starts from the scheduled departure of the train; on other railways it is from the actual departure of the train; there seems to be no uniformity in the matter.

Apart from uniformity, this question of optimum work and minimum fatigue is now a matter that can be determined. Its study forms a branch of Industrial Psychology, and I would recommend to the Railway Minister to have a Psychological wing attached to the Railway Ministry to go into the question of optimum work with the minimum amount of fatigue.

In this connection, I have one plea to make: it is for an employment quota for the sons and wards of employees. They grow up in an atmosphere of railways and railway working. It will also help with the question of indiscipline. Because, if the father's work is not done properly, then "the sins of the father may be visited upon the children."

Finally, I want to refer to the question of Railway Schools. I turn again to this pink book, and I find here that the report says—and I was amazed to read it—"The railway schools which number 154 in all functioned satisfactorily during the year." The cover of this book is pink and the report paints as rosy a picture of the schools. But I fear there is some concealment, and I may be pardoned if, in speaking of schools, I quote from Shakespeare as to what he has to say about "concealment".

The Bard says:

> "She never told her love, but let concealment, like a worm in the bud, feed on her damask cheek."

I believe, that this "worm is in the bud of Railway schools", and the Railway Minister knows it. He evinces keen interest in the education of children of railwaymen, but he also knows that the adminstration of the Railway schools is very unsatisfactory. He himself, set up a body of four educational advisers to go round the Railway schools and submit reports. I would ask the Railway Minister to place the recommendations of these Railway advisers on the Table of the House, so that we may find out what their opinion is: whether they also believe that these schools are running satisfactorily.

I do not believe that any system of education, whether it is run by the Railways or anybody else, can be satisfactory if the service conditions of the teachers are not satisfactory. Here I would make a plea to the Railway Minister to raise the retiring age of teachers because of the grave shortage of good teachers. He must also create a separate department for these schools. He has taken over two new schools in the Assam Division, and two schools are to be converted into multi-purpose schools. All this cannot but fail because people who do not understand education have to administer these schools. There can never be any success unless people in charge of the administration of these schools are educationists. I wish to end on this note: all the money that we spend on the schools will have no value unless we can provide the teachers with proper working conditions.

16 hrs.

पंडित द्वा० ना० तिवारी (केसरिया) : सभापति महोदय, गत आठ घंटों से इस सदन में रेलवे बजट पर बहस चल रही है और हर तरह की बातें कही गई हैं । कुछ लोग तो रेलवे मिनिस्टर के भाषण में और उस के हर एक सेन्टेंस में और रेलवे रिपोर्ट के हर पन्ने में सोशलिस्टिक पेटर्न आफ सोसायटी खोलने लगे हैं । कुछ लोगों ने इतनी मांगें की हैं, जिन के पूरा होने की शायद उम्मीद नहीं की जा सकती है । हम जानते हैं—और रेलवे मिनिस्टर ने भी कहा है—कि साधनों की कमी है, हमारे पास रुपया नहीं है, तो भी हम लोग मांग करते जाते है । मै उन्हे आश्वासन देता हूं कि मैं कोई मांग नहीं करने जा रहा हूं, लेकिन मैं चाहता हूं कि आप की रिपोर्ट में जो बातें बताई गई हैं, जो खामियां बगैर खर्चे के दुरुस्त की जा सकती हैं, उन की तरफ तवज्जह दी जाये । मैं आप को कुछ उदाहरण देना चाहता हूं ।

मैं गाड़ियों की पंक्चुएलिटी के बारे में कुछ कहूंगा । आप की इस पिंक कलर की किताब के पेज २६ पर कुछ फिगर दी हुई हैं । मुझे बड़ी खुशी है कि उस में १९३८–३९ से ले कर १९५६–५७ तक की फिगर्स दी

[पंडित द्वा० ना० तिवारी]

गई हैं। १९५१–५२ में ब्राडगेज की पंक्चुएलिटी की परसेंटेज ७४.१५ दी हुई है और मीटर-गेज की ७२.५३, लेकिन यह परसेंटेज १९५६–५७ में ड्राप हो गई है, अर्थात् ब्राडगेज में ७०.७८ और मीटरगेज में ६२.७४। यह ड्राप क्यों हुआ? इस परसेंटेज को बगैर खर्चे के बढ़ाया जा सकता है। इसमें कोई फारेन एक्सचेंज की जरूरत नहीं है, कोई रुपये की जरूरत नहीं है — केवल तवज्जह देने की जरुरत है।

वैसे ही इंजिन माइल्ज का विषय है। इसी किताब के पेज ३० पर बताया गया है कि १९५५–५६ के मुकाबले सन् १९५६–५७ में एक परसेंट कम हो गया। यह कमी क्यों हुई हैं यह मेरी समझ में नहीं आया है। आपको तो चाहिये था कि आप तरक्की करते। आप नए नए अफसर रखते जाते हैं और बड़े बड़े लोग बाहर से यहां आते हैं और आप उनको बतलाते हैं कि इतनी तरक्की हुई है लेकिन यहां पर तो यह ड्राप है।

आगे चल कर आप कहते हैं

The proportion of the unserviceable to the total stock of locomotives affords an important measure of the efficiency of maintenance and repairs. The performance of the Railways in the maintenance of motive power recorded further improvement on the Broad gauge as evidenced by the decline in the percentage of unserviceable locomotives.

यहां पर भी अगर आप मीटर गेज को देखें तो आपको पता चलेगा कि उसमें ड्राप है।

कल अशोक मेहता साहब ने कहा था कि पटना के इस तरफ और गंगा के उस पार दो दुनियायें हो गई हैं। हम लोग जो मीटरगेज के इलाकों में रहने वाले हैं उनकी तरफ भी आपका ध्यान होना चाहिए था और आपको देखना चाहिए था कि ब्राडगेज की तरह हमारी तरफ भी परफार्मेंस की कमी न हो।

पेज ३२ पर डिटीरियोरेशन आव गुड्स ट्रेनस्पीड के बारे में आपने लिखा है कि वहां पर भी कमी हो गई है। उसकी स्पीड अब कम हो गई है। यह स्पीड कम क्यों होती जा रही है, यह मेरी समझ में नहीं आया है। मैं नहीं कहता कि मुझे आप दूसरी नई लाइनें दीजिये लेकिन जहां पर इम्प्रूवमेंट की आवश्यकता है वहां तो आपको कंडिशंस इम्प्रूव करना चाहिए।

पेज ३८ में आपने एक्सीडेंट्स ड्यू टू ह्यूमन एलिमेंटस का जिक्र किया है। उसमें तो आपको इम्प्रूवमेंट करनी चाहिये थी। ये सब ऐसी चीजें हैं जोकि आप के हाथ में है और जिन के लिए आपको पैसे की आवश्यकता नहीं थी, किसी दूसरे का मुंह आपको ताकना नहीं पड़ता था या प्लानिंग कमिशन के पास जाना नहीं पड़ता था। मैं चाहूंगा कि आप इस ओर अधिक तवज्जह दें।

जहां तक टैक्निकल स्टाफ का ताल्लुक है आप कहते हैं कि उसकी आपके पास कमी है। लेकिन एन० ई० आर० में टैक्निकल मैन को नान-टैक्निकल काम पर लगा दिया जाता है। ऐसा क्यों किया जाता है यह मेरी समझ में नहीं आया है। मैंने देखा है कि एक टैक्निकल आदमी को पी० आर० ओ० बना दिया गया है। क्यों आप ऐसी चीजों को एलाउ करते हैं? आपको ऐसा नहीं करना चाहिए, और इस ओर भी आपका ध्यान जाना चाहिए।

अब मैं आपका ध्यान उन इलाकों की ओर दिलाना चाहता हूं जोकि बहुत वर्षों से उपेक्षित रहा है, जोकि बराबर निग्लैक्टिड रहा है। यह ठीक है कि कम्पनी के जमाने में वहां दशा बहुत खराब थी। उस वक्त उसको बी० एन० डब्ल्यू० आर० कहा जाता था।

लेकिन उस वक्त संतोष की बात यह थी कि जो गवर्नमेंट रेलवेस थीं, जैसे ई० श्राई० श्रार० या दूसरी रेलवेस उनके मुकाबले में वहां का किराया बहुत कम था। हम लोग समझते थे कि किराया कम है, इतना फायदा तो हमको है। लेकिन श्राज जबकि हमको श्राजाद हुए हुए दस साल हो गये है और हमारी नैशनल गवर्नमेंट बन चुकी है हम को चाहिये था कि उसको श्रान पार विद श्रदर रेलवेस ले श्राते।

जो लोग नार्थ ईस्टर्न रेलवे पर सोनपुर या उसके श्रागे नही गये हैं, उनको वहां की हालत का पता नही चल सकता है। अशोक मेहता साहब वहा गये थे। उन्होंने कहा है कि वहां पर हालत स्कैंडलस है। मैं स्कैंडलस का नाम तो नही लेता लेकिन इतना श्रवश्य कह सकता हूं कि दशा बहुत खराब है। मे चाहता हूं कि उस तरफ खास तवज्जह दी जाये।

मैंने एक सवाल दिया था श्रौर यह पूछा था कि सोनपुर में गाड़िया कितनी लेट हुई हे। उस सवाल को तो डिसएलाउ कर दिया गया था लेकिन उसका जवाब मुझे यह दिया गया है कि

"The performance of passenger carrying trains on the Sonepur Palazeaghat section of the N.E. Railway has not been satisfactory mainly due to extra time taken for attaching and detaching a number of through coaches.." "As regards 350 UP, this train is scheduled to arrive at Sonepur at 6·50 hours and depart at 8·55 hours."

इससे तो ऐसा मालूम होता है कि दूसरी रेलवे लाइंस पर श्रटैचमेंट श्रौर डिटैचमेंट नही होता है, सोनपुर में ही होता है। वहां पर दो घंटे श्रौर पांच मिनट इस ट्रेन के ठहरने का मार्जिन है। श्रब श्राप बताये कि एक मुसाफिर जो कटिहार से श्राता है उस ट्रेन में उसको दो दो घंटे एक स्टेशन पर ठहरना पड़ता है। ऐसी दशा में उसकी क्या हालत होती होगी, इसका श्रंदाजा श्राप लगा सकते हैं। इतना होने पर भी न वहां से ट्रेन ठीक समय पर चलती है श्रौर न ही ठीक समय पर वहां पहुंचती है। हमेशा लेट होती है। जिन मुसाफिरों को दूसरी गाड़ियां पकड़नी होती हैं उनको वे नहीं पकड़ पाते हैं। उसको वहां श्राप इस तरह से लाइये कि दूसरी ट्रेंस का कनैकशन मिल सके। दूसरे रेलवे के स्टेशंस पर भी लोगों को कनैकशन लेना होता है श्रौर उसी के मुताबिक सब कुछ मैनेज किया जाता है, लेकिन यहां ऐसा क्यों नहीं किया जाता है, यह मेरी समझ में नहीं श्राया है।

श्रभी कुछ माननीय सदस्यों ने कहा कि परलेजाघाट के लिए कोई थ्रू ट्रेन उनके यहां से नही है। मै श्रापको बतलाना चाहता हूं कि छपरा से परलेजाघाट के लिए एक ट्रेन है जोकि छपरा से दो बजे चलती है। वह सोनपुर में श्राकर दो घंटे डिटेन हो जाती है। यह एवायडेबल डिले है श्रौर श्राप इसको एवायड कर सकते है। श्रगर इस तरह की बातों की तरफ श्रापकी तवज्जह नहीं जाती है तो इसका मतलब यह है कि लोगों को शिकायत की गुंजायश रह सकती है। मैं इस बात को मांग नही करता कि श्राप हम को नई लाइनें दें। मै जानता हूं कि श्रापके साधन श्रौर सामर्थ सीमित है श्रौर श्राप हमें नई लाइनें नही दे सकते है। मुझे एक किस्सा याद श्राता है कि एक गरीब परिवार में श्राठ छटांक चावल थे श्रौर खाने वाले छः श्रादमी थे। इसका नतीजा यह हुश्रा कि सब को थोड़ा थोड़ा चावल दिया गया श्रौर सब को यह शिकायत रही कि उनको कम मिला है। लेकिन श्रगर चावल को ही श्राप न बनावे या ठीक से न बनावें या खराब पकावें तो श्रौर श्रधिक शिकायत की गुंजायश रह सकती है। यही बात यहां पर है। श्राप जो कुछ कर भी सकते है श्रौर श्रासानी से कर सकते है उनको भी श्राप नही करते हैं। ये मामूली मामूली शिकायतें है जिनको श्राप श्रासानी से दूर कर सकते हैं।

श्रब मै गाड़ियो के बारे मे कुछ कहना चाहता हूं। गोरखपुर से इधर लखनऊ की

[पंडित द्वा० ना० तिवारी]

तरफ आने के लिए बहुत सी गाडिया है और सुन्दर गाडियां हैं। लेकिन गोरखपुर से पूर्व की तरफ गाडिया क्यो नही जाती है, इसका कारण मे नही जानता हू। यह कारण नही है कि ट्रेंस को इस तरफ अधिक डिटेन किया जाता है या चेन ज्यादा खीची जाती है। और उधर कम डिटेन किया जाता है और ट्रेंस की चेन कम खीची जाती है। यह बात नही है। उस इलाके मे जहा इस पार से उस पार गाडी नही जाती है उस पर सामान नही जाता है, उसकी ओर भी आपका ध्यान जाना चाहिए।

दूसरी डिफिकल्टी यह है कि मोकामा ब्रिज जब तक नही बनता है तब तक माल साउथ से नार्थ मे नही जा सकता है। आपने मारुवाडीह म कुछ ट्रांशिपमेंट का इतिजाम किया है लेकिन उसमे आपने किराये का ज्यादा बोझ हम पर डाल दिया है। हम को अधिक डिसटस का किराया देना पडता है। मारुवाडीह से आपको वही किराया लेना चाहिये था जोकि आप वाया मोकामा लेते थे। चकि आपने किराया बढा दिया है इसलिए जो बेनिफिट हम मिल सकता था वह नही मिल रहा है। मे आपको यह भी बतलाना चाहता हू कि पटना मे इस तरफ अगर कोई चीज एक रुपये की मिलती है तो हमारे यहा वही चीज डेढ रुपये की मिलती है। सीमेंट, कोयला, लोहा आदि बहुत मुश्किल से और बहुत अधिक दाम देने पर ही हमें मिलता है। मै चाहता हू कि आप मारुवाडीह म बनारस के पूर्व की तरफ के सामानो का अधिक ट्रांसशिपमेंट करने की कोशिश करे और किराया वही रखे जो पहले था।

कल अशोक मेहता साहब ने रेलवे मिनिस्टर पर आक्षेप किया था और कहा था कि प्रेशर टैक्टिक्स की वजह से मुजफ्फरपुर से रिजन को हटा दिया गया है। इस चीज को मै गलत मानता हू और मै समझता हू कि उनको शायद सब बातो की पूरी जानकारी नही है। इस रिजन के अन्दर दो डिस्ट्रिक्ट थ सोनपुर और समस्तीपुर। जब बाइफरकेशन किया गया और दो रेले बनाई गई तो यह छोटा सा हिस्सा बच गया। उसमे डिविजन काम नही कर सकता था और अब रिजन को हटा कर डिस्ट्रिक्ट बना है। उससे ज्यादा पावर्स और ज्यादा फैसिलिटीज मिल गई हैं। यह फैसला मुझे डर है कि प्रेशर टैक्टिक्स से बदलवा न लिया जाये। मै अपील करता हू कि मत्री महोदय प्रेशर टैक्टिक्स मे न आय और जो अच्छा काम हो चुका है उसको न बदलें।

रेलवे मे एपायन्टमेंट्स के बारे मे मै यह कहना चाहता हू कि यह जो कहा गया है कि रेलवे मे सिर्फ उन्ही लोगो को मुलाजमत मिले जिनके सग सम्बन्धी पहले से रेलवे मे काम कर रहे है। रेलवे मे अब १० लाख आदमी काम करते है तो दस लाख नौकरिया तो रेलवे म १०, २० या २५ वर्ष मे भी नही होगी और अगर आप इसी नियम पर चलते है तो उसका मतलब यह होगा कि आप ऐसे लोगो को जिनके सग सम्बन्धी पहले से रेलवे मे काम नही कर रहे है उनको रेलवे मे मुलाजमत करने से महरूम करते है। मै मत्री महोदय से पूछना चाहता हू कि ऐसे लोग क्या करेंगे? इस नियम की हिमायत मे सदन् मे यह कहा गया कि वे लोग जिनके कि घर वाले रेलवे मे मुलाजिम लगे होते है वे ऐसे लोगो की अपेक्षा जिनके कि घर वाले रेलवे मे नही होते है ज्यादा अच्छी तरह से काम कर सकते हैं क्योकि उनको काम की जानकारी रहती है। मै इस से सहमत नही हू। मान लीजिये कि रेलवे का एक स्टेशन मास्टर है और उसका एक लडका है जो कि साइस पढता है तो वह लडका स्टेशन मास्टर का काम जाने यह जरूरी नही है। इस वास्ते रेलवे मे मुलाजमत के लिए ऐसी कोई बदिश नही होनी चाहिए और ऐसे उम्मीदवारो को जो कि मैरिट पर आयें और

कम्पटीशन में ग्रा जायें उनको रेलवे में मुलाज़िम रखना चाहिए । अलबत्ता ऐसे लोग जो कि रेलवे में ड्यूटी के सिलसिले में मर जायं या अपंग हो जायं उनको सपोर्ट करने के लिए उनके किसी ग्रादमी को रेलवे में मुलाजिम रखना ज़रूरी हो जाता है ।

मेरे पास समय नही है । मैं रेलवे मिनिस्टर साहब से फिर कहूंगा कि नार्थ ईस्टर्न रेलवे में महेन्द्रघाट से पग्लेजाघाट तक जो दिक्कतें होती हैं उनकी ग्रोर ध्यान दिया जाय ग्रौर उनको दूर करने का प्रयत्न किया जाय । महेन्द्रघाट से सोनपुर ग्राने के लिए कुछ ऐसी व्यवस्था करें ताकि ग्राज जो दिक्कत ग्रनुभव होती है वह न हो । मैं देखता हूं कि यहां पर बराबर यह प्रश्न पूछा जाता है कि हिन्दुस्तान की फ़ैक्टरीज़ में कितनी मैन पावर का लौस हुग्रा लेकिन ग्रगर पग्लेजाघाट का ग्रकेले हिसाब लगाया जाय कि वहां पर कितनी मैन पावर का लौस होता है तो ग्राप देखेंगे कि वहां की मैन पावर का लौस समूचे देश की फ़ैक्टरीज़ की मैन पावर के लौस से कम नही निकलेगा ग्रौर इसलिए ग्रापको तत्काल कोई ग्रावश्यक कार्यवाही इस मैन पावर के लौस को रोकने के लिए करनी चाहिए ।

इसके ग्रतिरिक्त मै मंत्री महोदय का ध्यान इस बात की ग्रोर दिलाना चाहता हूं कि जो शिकायतें हम लोग करते हैं उन पर कुछ ग्रधिक ध्यान देने की जरूरत है । ग्रभी यहां पर डिप्टी मिनिस्टर साहब बैठे हुए हैं । मैंने दो तीन केसेज में उनके पास शिकायतें लिख कर भेजी । मेरे पास यह जवाब लिख कर ग्रा गया कि "दी मैटर इज रिसीविंग कंसिडिरेशन" लेकिन शिकायत किये हुए ६, ६ महीने हो गये हैं ग्रौर उनके बारे मे कुछ होता नहीं है.....

श्री शाहनवाज खाँ : मैं माननीय सदस्य को बीच में टोकने के लिए माफी चाहता हूं । ग्रापने शिकायत एक ग्रादमी की की थी. लेकिन कसूर दूसरे का निकला..

पंडित द्वा० ना० तिवारी : तो ऐसा जवाब देना चाहिए था । मै यह नहीं दावा करता कि जितनी इत्तिलाएं हमको मिलती हैं सब सही ही होती हैं । हो सकता है कि कुछ ग़लत हों लेकिन उसका जवाब तो हमें मिलना चाहिए । ग्रब ग्रगर शिकायत राम की है ग्रौर ग्राप यह पाते हैं कि कसूर राम का नहीं श्याम का है तो श्याम को उस कसूर की सजा मिलनी चाहिए ।

श्री शाहनवाज खाँ : मिल गई ।

पंडित द्वा० ना० तिवारी : यह चीज मेरे स्वयं ज्ञाती इल्म की है कि एक ग्रादमी को ग़लत तौर पर चार्ज किया गया ग्रौर उसके सम्बन्ध में मैंने ग्रापको लिखा लेकिन उसका जवाब मेरे पास ग्रभी तक नही ग्राया है । तीन केसेज़ रेफ़र किये । एक का जवाब ग्रापने मुझे जबानी दिया कि उसका कसूर नही था बल्कि दूसरे का था लेकिन बाकी दो केसेज का जवाब ग्रापने मुझे ग्रभी तक नहीं दिया.....

Mr. Chairman: The hon. Member has taken more than his time. I gave him two more minutes. He should finish now. Dr. Sushila Nayar.

Dr. Sushila Nayar (Jhansi): First of all, I wish to congratulate the hon. Railway Minister on the labour policy that he has followed.

Some of the hon. Members from the Opposition were attacking the Government for the policy of encouraging the formation of one union of railway workers. They would like him to recognise different unions. Perhaps Shri Frank Anthony is connected with one of the railway unions. I do not see any reason whatsoever for any one to wish to multiply the unions of railwaymen, or for that matter, of any other group of workers.

I have heard from the railwaymen themselves that they would rather

[Dr. Sushila Nayar]

have one strong union, because if there is one union, they can do their work much better than if there are many unions.

The job of a union is to protect the rights of the railwaymen, of course, but it goes further than that. They are also expected to see to it that the railwaymen perform their duty properly, and in this fashion they have to protect the country's interests also. As such, if there is one union, the union leaders, the union office-bearers can be strict with those who might neglect their duty If there is more than one union, anybody that they are strict with can leave it and join another union, and thus they will not be in a position to assert themselves and do the duty which they would like to do and should do.

It may suit my Communist friends to have more than one union because their object, after all, is to encourage class conflict. But here in our system, the system of democracy, the rights of the workers, I think, are more than what the communists would like them to have. Here, the workers are equal partners in the reconstruction of the nation, and as such it is their privilege to contribute to it and represent and serve not only the workers but all sections of the people. Because of their very large numbers, the railwaymen are in a position to make a big contribution for the good of the country and as such, it is very desirable that there should be one union, one federation of unions, which should be given as much help and encouragement as possible to perform its duty better. Therefore, I congratulate the hon. Minister on following this policy, and I hope he will stick to it in spite of what some of the friends from the Opposition side might have to say.

16.06 hrs.

[MR. DEPUTY-SPEAKER *in the Chair*]

Then there is the question of efficiency. I remember the days when efficiency had fallen very, very badly after the partition of the country. No doubt, there has been improvement. We are all very glad about it and the Railway Ministry does deserve appreciation of their efforts in this direction. At the same time, it would be wrong to have a sense of self-complacency. There are many directions in which efficiency has still to be increased.

The most important thing, which is exercising the mind of everybody today, is this matter of accidents. While we are discussing the Railway Budget, we have had two more serious accidents. The explosion of ammunition two days ago was in a railway wagon, and everybody is sorry about the accident that took place yesterday.

The question is: why do these accidents take place in spite of the fact that the Minister has called a conference of zonal managers and various other meetings are being held to prevent them. What is the reason of the failure of their efforts. We must get at the bottom of it. Why are we having these accidents again and again?

The enquiry committee on railway accidents has made certain recommendations. Some of those recommendations have been accepted by the hon. Railway Minister—I believe about 50 per cent of them have been accepted. The others he was not able to accept because of financial implications. I would like the Minister to have each and every one of the accidents that take place carefully analysed. It is not because of the non-acceptances of recommendations with financial implications that these accidents are taking place. To a very large extent, they are taking place because of the non-observance of some very simple safety rules. We see here on the roads of Delhi so many drivers breaking the traffic rules; they may not have accidents on ten occasions but on the

eleventh occasion they may run into an accident. Similarly, on the railways, either it is the non-observance of speed limits or the rules and regulations with regard to signals and timings and other such things are being broken. Everybody admits it. Why does that happen? I wish to ask the Minister of Railways and the high authorities like the Railway Board what they have done in this regard. It is not by having more and more supervision or having more and more staff recruited that they can stop this kind of thing. It is a matter of education of the staff and education in such a manner that there is more team-spirit and more teamwork. Today, the officers live and work in a water-tight compartment; the technical men are in a water-tight compartment; the clerical or the lower staff are in a water-tight compartment. If they could all have a team spirit from top to bottom, so that every man from the highest to the lowest level understands what the proper performance of his little bit means, and what the total collective picture is, it would enable him to do his duty better.

I had an occasion to visit the Tennessee Valley Project some time back. I learnt from them how they were running into difficulties, of course, of a different type, but all the same, difficulties which were due to the fact that the staff did not realise the importance of some of the little things that they were supposed to do and which of them did not do. So, they decided to spend time on staff meetings from one end to the other. I wish that some such procedure was introduced in the Railway Administration, so that there should be frequent meetings and frequent exchanges from one end to the other, so that the smallest man would realise what the total picture is, how their work is inter-connected, and how a little dereliction or non-observance of some rule on the part of someone could affect the whole process and lead to disastrous results.

There are some very nice films that the Railway Ministry has produced relating to the care of railway property. They show how some passenger removes the electric bulb and the other passengers are put to difficulties, how some passenger removes the water-tap and the other passengers are put to difficulties, and so on. I wish that these films were continuously shown in the railway waiting rooms and in other places where there are large collections of people, as, for instance, in the town halls. There are some railway stations where there is no electricity, and there may be some difficulty in showing the films but there are many others where electricity is available, and there such a thing can be arranged. Any expenditure which is incurred in this connection would be well worth.

I now come to the maintenance of the railway services and amenities. I can understand the Minister's difficulty in increasing the number of new lines. But what about the maintenance of what we have, whether it be the maintenance of tracks, or of carriages or of the fittings in the carriages? I have travelled on several trains again and again, and I am tired of writing letters to the Railway Administration. I used to write a letter and point out what defects I saw in the train by which I had travelled. Sometimes, it is the water-tap that is defective, sometimes it is the electric bulb, and sometimes it is the catch inside to lock the door and so on. The last time I travelled from my constituency Jhansi to Delhi, I had a frightful experience. It was the night of 25th of January. As the train left Gwalior, somebody knocked at the door of my compartment and wanted me to open the door. I was travelling alone in that compartment, and I had heard that dacoities take place round about that region. So, I did not open the door, I pulled the chain, because I felt that I must have the persons hanging outside my compartment removed from there, I was afraid they might be able to open the door from outside by some device

[Dr. Sushila Nayar]

having read about Shri Gadgil's experience in the past where the compartment was opened from outside. I hung on to the chain with all my might, but the train just did not stop.

Shri Raghunath Singh: What others have said is quite the reverse.

Dr. Sushila Nayar: Obviously, the chain must have been defective. So, I spent the night sitting up, I could not sleep afterwards. What would have happened if somebody had really managed to open the door? By the time I got to Mathura, I found that it was a harmless crowd consisting of people who were coming to Delhi to see the Republic Day celebrations; and I could relax. But the fact remains that if I had really needed to stop the train, I could not have done it. These are serious matters. Something should be done to maintain all the facilities in good condition, and they should be looked carefully after.

A few weeks ago, I travelled to Allahabad with the ashes of Shri Devdas Gandhi, and we all travelled in third class. The pipes of the wash-basins were arranged in such a way that the dirty water with the spitting and other dirty things spread in the whole of the bath-room. If any of the officers had ever travelled in those trains, they would have seen to it that six inches more of the drain pipe took that dirty water right down outside and did not soil the whole of the bath room floor. These are some of the little things that need looking into and would make a big difference to the passengers.

The comforts of the third class passengers are something that must be carefully attended to. I know that many improvements have been made but they are not enough. Look at the earnings that come from third class fares, as compared with those from the other classes. While I am on this point, I would like to say that I am very glad that we have abolished the old first class, and the old second class is now the first class; thus, we have abolished one class. I wish we would eliminate atleast one more class, and have only two classes for ordinary travel, as is the case in America and in many other countries, one class for day travel and another for night travel where people can sleep. That would be more in keeping with our talk of socialist pattern of society.

Talking of air-conditioned class, I wish to point out that the Deluxe trains that have been started—I do not know on whose advice they were started—the seating facilities are not at all comfortable. It is all right to sit on seats like those in an aeroplane where the journey is only for three or four hours. But to expect people to sit up in those seats for twenty-four hours on the long-distance trains is too much. I know, very often people do not have even room for sitting in third class compartments, and so, one might say that at any rate they can sit comfortably But in actual practice in ordinary third class from time to time, there is a little more space, and people make a little space for one another so that they can lie down for an hour or two by turns. But in these Deluxe trains, even if the train is empty nobody can lie down and relax. I wish instead of the Deluxe trains we had more comfortable third class travel trains like the Janta trains which are very good, and of which more are desirable.

We have been hearing a good deal about the need for cutting down expenditure, and also how the expenditure on the railways has on the other hand been increasing. The continuous increase of staff is something that needs very careful looking-into. The staff seem to just go on multiplying itself in every department. If there is a careful analysis of the work done by every body, that would not happen. I am not suggesting to the Railway Minister that there should be retrenchment, but

he can examine whether there can be a little different allocation of duties, a different distribution of work so that there is better utilisation of every one's time and a better efficiency can be maintained

I would suggest that one hour be kept aside in every place for the education of the staff by the senior people who are more educated. It is not necessary to have special teachers. The senior people can do it. I wish the education of the staff would engage more attention of everybody.

Similarly, there is the question of certain facilities provided for the staff for instance, education, to which an hon. Member has referred already and facilities for medical care.

I would like to say something about the latter. There are railway hospitals in many places. In the bigger places, there are railway hospitals that are quite good and there are also general hospitals that are quite good. But the conditions in some of the small railway dispensaries are just miserable. Instead of having separate railway dispensaries, apart from general dispensaries, if the railways would contribute so much per *capita* to the general dispensaries, the standard would improve and better service could be given to the railwaymen as well as other people. So I would suggest that something should be done in order to co-ordinate the medical services so as to have better efficiency and better service.

With regard to corruption, the Report of the Kripalani Inquiry Committee is there. I do not know how much action has been taken on that. I do not have the time to go into it. But I do wish to say this, that somehow our Government is in the habit of appointing one inquiry committee after another. Their reports are submitted after considerable amount of work and those reports are just put on the shelf or are very superficially examined. The recommendations are not fully implemented to really justify the labours of those working on the inquiry committees. and the expense incurred on that account.

I now want to make two small points. One relates to the promise of a ring railway round Delhi. This promise is of very long standing. I was Minister of Transport in Delhi three years ago. At that time, I went round with some railway officials and there was a certain amount of exploration done. I wish something is done to implement that scheme because transport conditions of the capital are really very bad and this causes a lot of hardship.

The second relates to my constituency Jhansi. There is a railway colony there which is all inhabited by railwaymen. There is neither electricity nor water supply in that colony. At the moment, there is a proposal of a joint scheme for the military, civil and railway authorities to make a contribution and bring water from the nearby river Betwa for the people of the colony Babina military station and everybody else. I hope the Railway Ministry will expedite action on that scheme as well as for the electrification of the colony.

Shri Bimal Ghose: As will have become evident, from speeches made by hon. Members, what is uppermost in the public mind today is this matter of recurring railway accidents. I do not intend to dilate on this issue except to say that what Shri Barrow said this afternoon will only increase public apprehension, because he said that railway drivers and firemen are not properly trained. What one should take serious note of is the fact that the public is beginning to wonder as to whether now-a-days it is safe to travel in the railways. It is a very serious matter. The explanation the hon. Minister gave, namely, failure of the human element, which he held partly responsible for these accidents, is most unsatisfying because the question arises as to why there should be so much more failure of the human element today, than was the case in former times. I feel that the ordinary statutory inquiry will not allay public apprehension in this matter and a very thorough investigation into this matter should be undertaken. Further,

[Shri Bimal Ghose]

the Railway Minister should arrange for an early discussion of this whole question in this House so that public apprehension might be allayed.

A problem which is equally, if not more, serious is that of the capacity of the railways to move goods that would originate during the Second Plan. It is now common ground between ourselves, the Railway Minister and, I believe, also the Planning Commission, that the railways will not be able to move all the traffic that will originate during the Second Plan period. A provision was made for carrying an additional tonnage of 47 million. Now that would surely be found to be very inadequate because the railways have already provided for by the end of the third year to move 31 million additional tons, leaving only 16 million tons for the next two years. That will not meet the needs of the dynamics of the Indian economy today. I am told the Railway Minister has gone to the Planning Commission for more funds. The former Railway Minister stated that if there was need for more funds, the Planning Commission would favourably consider that proposition, and he implied that the Commission would give the money. I would like to know whether the Railway Minister has got any assurance from the Planning Commission that they will sanction more than Rs. 1,125 crores.

The second point is this: the Railway Minister said last year that even to attain the physical target that was included in the Second Plan, he would require Rs. 100 crores more. Is this amount of Rs. 100 crores to come from the 12½ per cent. additional surcharge that has been introduced—6¼ per cent. at first and another 6¼ per cent. imposed last year? Even if the additional fund is coming, have the Planning Commission agreed that that will be made available for the purpose of the railways' plan? Even if thereafter, the recommendations of the Mudaliar Committee are accepted in regard to increase in railway fares and freight, will the additional funds that will come to the railways be given for purposes of any expansion plan that the railways may want to put through? What is the opinion of the Planning Commission in that regard?

Secondly, we have to consider whether even if more funds are made available, these will be of any use so far as the Second Plan is concerned, because the Railway Minister himself stated in the other House that development schemes in connection with increasing the line capacity or improving marshalling yards have not as yet been completed and the effect will be felt only later on. So that even if we start any new schemes now, the effect will, in all likelihood, be felt only in the third Plan.

Then there is also the question as to whether even if the monies are available, railways have the wherewithal in regard to materials and organisation to implement the schemes that they might want to take up? I believe that this question was also raised by the World Bank Mission when it came here and that it expressed its doubt as to whether even if all the monies were available and the materials were available, the railways will have the organisation to implement all the schemes. I should like to know what the Railway Minister has to say on that.

If it should become evident that we cannot implement new schemes, then the only way in which there can be any possibility of carrying more traffic is by improving operational efficiency. Now, here I must congratulate the Railway Minister and the Indian railways on the fact that they are carrying more goods. But that also is partly due, as the Mudaliar Committee has pointed out, to the acute shortage in wagon space, which is probably responsible for better wagon loadings as had happened during wartime. Certain indices have certainly become better, but certain others have deteriorated. The Railway Minister has been trying to explain away this

deterioration this year as he did last year. But I am afraid he has not been able to satisfy any hon. Member, particularly in regard to engine mileage which, as he said, was due to the reduction in goods train speed.

Now, density of traffic has increased. That is agreed. But as an hon. Member pointed out in the other House, there are railways where both density and speed have increased. Then the Railway Minister said that he had taken the average. But in regard to certain other indices, he did not take the average. He was referring to particular railways. I believe it was to some index in the metre gauge trains that he was referring; that was done only in relation to the North-Eastern Railway and Central Railway But he did not take the average there. So, it does not really satisfy Members if different criteria are used to explain away different deficiencies. The point is that in July 1956, before the National Railway Users' Consultative Council, the Railway Board gave certain targets of improvements in efficiency. And, with regard to engine mileage, they said that they expected that the target could be increased from 94 to 100 in broad gauge and from 85 to 90 in the metre gauge in regard to goods trains. I ask, if in July 1956, when the traffic density was already there, the Railway Board felt that the performance could be improved in this fashion, then, why has it not improved. What has stood in the way? If they felt that the performance could not be increased, why did they give these figures in July 1956?

It will not be sufficient to compare our performances with the performances of foreign railways and say that our performances compare very favourably and be satisfied with that. I believe when the World Bank Team came here, they said that there was a lot of scope for introducing improvements in the operational efficiency of the Railways. They said:

> "We urge every effort be made to improve the operating efficiency of the Railways for which there is apparently still considerable scope."

And the Team went on to add:

> "We believe sufficient results could be achieved in the Railways during the Second Five Year Plan by the adoption of more efficient and up-to-date methods of operation."

If that is so, why is it that certain indices are deteriorating? If they did not, then, certainly, we would have been able to carry more goods.

I believe that when the Second Five Year Plan was framed, the Railways had estimated that there would be a 10 per cent. improvement in efficiency. I should like to know what has been the percentage of improvement of efficiency up till now and what they expect to be the improvement that they would be able to achieve by the end of the Second Five Year Plan.

16·33 hrs.

[MR. SPEAKER *in the Chair*]

There is only one other matter which I should like to refer and that is with regard to fuel consumption. The cost of fuel that is consumed in the Railways is increasing; and fuel consumption accounts for about 20 per cent. of the total railway expenditure. This is, therefore, a very important matter. There have been many committees. There was the Driver Committee and there were recommendations by expert committees. I believe the Technical Team of American Experts, Messrs Sanderson and Party also had something to say about motive power or efficiency being improved. I want to know why the hon. Minister feels that there should be another committee to go into this question. He said in the Budget speech that as the need for conservation of high-grade coal is of

[Shri Bimal Ghose.]

great importance in the national interests, and therefore he has set up a small committee including representatives of different departments to go into this question.

This matter has been so thoroughly studied both by the Driver Committee and thereafter by the Estimates Committee and by the Efficiency Bureau that I do not think that any new facts will emerge. The facts are there now. It is a question of taking decision.

Incidentally, it is unfortunate that although the Efficiency Bureau has studied this question, reports of the Efficiency Bureau are not given to us. They are not even placed in the Library. I do not know why they should be treated as secret, because they have a bearing on railway operational efficiency. Certainly, Members would profit by studying these reports. I should make a request to the hon. Minister that reports published or prepared by the Efficiency Bureau should be made available to Members or at least copies should be placed in the Library.

I find also that in the Annual Report it is stated that the future railway requirements of high grade coking and non-coking coal were brought to the notice of the Requirements and Utilisation Committee. I do not understand this because, as the hon. Minister himself knows, the Railways will gradually have to reduce their dependence on high-grade coking coal. That will be required for the steel plants. If it materialises that the two steel plants at Bhilai and Rourkela go into production this year—which probably will not happen—then, the Railways cannot have this high-grade coking coal. So, how are the Railways going to tackle that? Even if the steel plants are not set up, I believe the coke-oven plants will be ready and this high-grade coal will have to be supplied to them.

There are two questions that I would like to ask the Railway Minister in this connection. The first is that if this high-grade coking coal is not available, then, probably, the Railways will have no other alternative but to go in for washing coals—low-grade coal. Have they made any arrangement for washing low-grade coals? Even if they come to a decision, they will take one or two years before washeries can be set up and washed coals made available for the Railways. Unless such an arrangement is made, the Railways will have no other alternative but to spend much more on fuel and also to have low operating efficiency, because ordinary coal will not give that much of power to the locomotives.

The second question is bound up with the other and it points to the necessity of having more dieselisation, at least for shunting work, and for more electrification. What are the Railways thinking about these matters? If they feel that there should be more dieselisation and electrification, are they arranging for the construction of diesel and electric locomotives in this country? It will always be said that we have not got enough foreign exchange and if we have all the time to depend on imports from abroad, we cannot take to dieselisation and electrification Therefore, it becomes necessary to arrange for the manufacture of these types of locomotives for the Railways, in India as early as possible.

I hope the hon. Railway Minister will give thought to some of these problems that we Members have raised here. Unfortunately, one has sometimes a feeling, an unhappy feeling, that the hon. Minister is too much impressed with what he regards as the signal achievements of the Railways. It is to be hoped that he will have a fuller appreciation of the heavy responsibility that devolves upon him for providing an adequate and safe transport service, adequate

for the purposes of the Plan and safe those who have to patronise it.

Mr. Speaker: Shri Mool Chand Jain.

Shri Raghunath Singh *rose*—

Mr. Speaker: I will call Shri Raghunath Singh next The Deputy-Speaker wanted to call him; but he was absent.

श्री मू० चं० जैन (कैथल) : स्पीकर साहब, दो दिन से इस सदन मे एक ऐसे महकमे के बारे में बहस हो रही है, जिस की सालाना ग्रामदनी व खर्चा तकरीबन ४०० करोड रुपया है। यह एक ऐसा महकमा है, जिस की ग्रामदनी हमारे देश की मुख्तलिफ स्टेट्स के बजट्स से कई गुना है—पजाब के सालाना बजट से १० गुना है, काश्मीर के बजट से ४० गुना है ग्रौर जो बडे बडे प्रदेश हैं—राजस्थान, यू० पी० वगैरह, उन मे से भी किसी से दस गुना है, किसी से ग्राठ गुना है ग्रौर किसी से छ: गुना है। ऐसे महकमे के मुताल्लिक दस मिनट मे टीका टिप्पणी करना काफी मुश्किल है, फिर भी हम ने यह देखना है कि पिछले साल मे इस महकमे ने इस सदन के सामने ग्रपना जो हिसाब दिया है, वह तारीफ के काबिल है या नुक्ता-चीनी के काबिल। कई माननीय सदस्यो ने इस की तारीफ के पुल बाधे हैं ग्रौर कइयो ने इस की बड़ी सख्त नुक्ताचीनी की है मैं उन मेम्बरान मे से हू, जो कि ग्रच्छी बातो की तारीफ करते हैं ग्रौर जो बाते रह गई हैं या जिन की तरफ ध्यान नही दिया गया है या जो खराब है, उन के बारे मे सजेस्शन देते हैं।

ग्राखिर कौन सी कसौटी है इस बजट स्टेटमेंट को परखने के लिए। स्पीकर साहब, मैं चार नुक्ता-ए-निगाह से इस बजट का परखना चाहता हू। पहली कसौटी तो यह है कि हम सैकड फाइव ईग्रर प्लैन के तीसरे साल मे दाखिल हो रहे हैं, तो क्या यह ४०० करोड रुपये का बजट सैकड फाइव ईग्रर प्लैन के तीसरे साल की जो रेक्वायरमेंट्स हैं, उन को पूरा करता है।

Shri Assar (Ratnagiri): Sir, on a point of order, there is no quorum at all.

Mr. Speaker: Treat this also as lunch hour or tea hour.

Sardar A. S. Saigal (Janjgir): All have gone for tea.

Mr. Speaker: Let the Bell be rung— Now there is quorum.

The hon. Member may now proceed.

श्री मू० चं० जैन : मैं यह ग्रर्ज कर रहा था कि बजट को परखने के लिये कि ग्राया यह काबिले तारीफ है या नही कौन कौन सी कसौटियां हैं। पहली कसौटी यह है कि दूसरे प्लान के तीसरे साल मे मजमूई तौर पर जो तकाजा रेलवे से किया जाता है, उस तकाजे को वह पूरा करती है या नही। मुझे खुशी है कि इस कसौटी पर यह रेलवे बजट पूरा उतरता है।

जहा तक गुड्स ट्रैफिक का तालुक है १२४ मिलियन टन से बढ़ा कर १४५ मिलियन टन तक ले जाने का यतन किया गया है। इसी तरह से पेसजर ट्रैफिक की बात है। वह भी काफी उत्साहवर्द्धक है। जहा तक सैल्फ सफिशंसी का ताल्लुक है रेलवे को वैगस, कोचिस, एंजिस, लोकोमोटिव्स इत्यादि की काफी मात्रा मे ग्रावश्यकता पड़ती है। ग्ररबो रुपये का समान हम बाहर से मगाया करते थे। ग्रब काफी हद तक हम इस सामान को देश के भीतर ही बनाने लग गये है। मुझे यह देख कर खुशी होती है कि ७०—८० फीसदी सामान ग्रपने देश के ग्रन्दर ही बनने लग गया है। ग्राशा है जलदी ही सारे सामान भी बनने लगेंगे।

इसके बाद दूसरी कसौटी जिस पर मैं रेलवे बजट को परखना चाहता हू यह है कि ग्राया जो ग्रादर्श हमने ग्रपने सामने रखा है, सोशलिस्टिक पैटर्न ग्राव सोसाइटी का,

[श्री मू० चं० जैन]

उसको यह बजट पूरा करता है या नही । इस विशाल महकमे पर हम ४०० करोड रुपया सालाना खर्च करते है । जो काम पिछले साल मे हुआ है, इस साल मे उसे और भी बढाया जायेगा । मुझे खुशी है कि कई एसपैक्ट्स मे हमने नुमाया तरक्की की है । हमने छोटे कर्मचारियो को कई सहूलियते दी है और उनकी महगाई अलाऊस बढ़ाई है । इस साल के बजट मे उनके लिये चार पाच करोड रुपया और रख दिया गया है । पाच रुपये जो हमने छोटे कर्मचारियो के बढाये है उससे तकरीबन दस लाख कर्मचारियो को फायादा हुआ है । प्राविडेंट फड के बजाय पेंशन रूल्स लागू कर दिये गये है । उसके अलावा चौथी श्रेणी के जो कर्मचारी है उनकी प्रोमोशन का सवाल एक बहुत टेढा सवाल था और मै ऐसा महसूस करता हू कि इसको टैकल करना बहुत मुशकिल था । मै अपने तजुर्बे से आपको बतलाना चाहता हू कि जो बडे अफसर होते हैं वे कुछ ऐसे तबको से ताल्लुक रखते है मैं मानता हू कि मै सख्त बात कह रहा हू कि उनकी हमदर्दी तीसरी और चौथी श्रेणी के कर्मचारियो के प्रति कम होती है । बहुत बार यह लोग मिनिस्टर्स वगैरह को भी मजबूर कर देते है कि वे भी अगर इन लोगो के लिये कुछ करना चाहते है तो न करे । कई तरह की अडचने डाल दी जाती है । कभी कह दिया जाता है कि फडस नही है और कभी कोई और बहाना लगा दिया जाता है और कह दिया जाता है कि इससे कई डिफिकलटीज़ पेश आयेंगी मगर मुझे खुशी है कि पहली मई म रेलवे मिनिस्टर साहब ने एक वक्तव्य मे यह यकीन दिलाया था कि एक कमेटी मुकर्रर होगी । अब वह कमेटी मुकर्रर हो गई है और उसकी रिपोर्ट आने पर आगे विचार होगा और किन किन दिशाओ मे चौथी तथा तीसरी श्रेणी के कर्मचारियो को प्रोमोशन दी जा सकती है, पर गौर होगा । मै नही जानता कि अभी तक कमेटी की रिपोर्ट आई है या नहीं । लेकिन मैं इतना अवश्य कह सकता हूं कि कोशिश की गई है कि कर्मचारियो की शिकायतों को दूर किया जाए और मुझे यकीन है कि जितने भी एवेन्यूस आफ प्रोमोशन हैं उनको अच्छी तरह से देखा जाएगा और इनको तीसरी और दूसरी श्रेणियो की प्रमोशन का पूरा मौका दिया जाएगा । जितने भी एवेन्यूस है उनको ओपन किया जाए और उन लोगो को तरक्किया दी जाय ।

इसके बाद मैडिकल फैसिलिटीज़ की तरफ मैं आता हू । मुझे यह सुन कर ताज्जुब होता था कि जो तीन तीन और चार चार हजार रुपया माहवार तनख्वाह पाते है उनको तमाम की तमाम मैडिकल फैसिलिटीज़ मिली हुई है लेकिन जो तीसरी और चौथी श्रेणी के कर्मचारी है उनको इनमे वंचित रखा गया था । खुशी की बात है कि इस बजट मे रेलवे मिनिस्टर साहब ने इस बात का एलान किया है कि तमाम रुकावटे जो चतुर्थ और तीसरी श्रेणी के कर्मचारियो के रास्ते मे थी, उनको हटा दिया गया है और वे तमाम फैसिलिटीज़ जो किसी भी रेलवे कर्मचारी को मिली हुई है, उनको भी मिलगी ।

इस सब से पता चलता है कि लो पेड एम्पलायीज़ के लिये काफी कुछ किया गया है और मै उम्मीद करता हू कि आगे चलकर और भी जितनी सहूलियत दी जा सकती है दी जायेंगी ।

समाजवादी समाज के ढग से सोचने के साथ नैशनेलाइजेशन का भी सवाल है । गालिबन पिछले सैशन मे या उससे पिछले मे यह कहा गया था कि टेल्को को नैशनलाइज़ किया जाए और एक बहुत स्ट्राग केस भी बनाया गया था। इस कम्पनी मे १०-१२ करोड रुपये मे से ८-१० करोड़ रुपये गवर्नमेंट आफ इंडिया के हैं । जब ऐसी बात है तो क्या वजह है कि उसको नैशनलाइज़ नहीं किया जाता है ? अगर नैशलाइज कर दिया

आए तो जो इंजिन वहां तैयार होते हैं उनकी कीमत भी घट जाएगी और मुनाफा भी गवर्नमेंट को काफी होगा और उस मुनाफे को गवर्नमेंट प्लान को पूरा करने में खर्च कर सकती है ?

इस के साथ ही साथ जहा तक लाइट रेलवेज का ताल्लुक है ४०० मील ऐसी रेले हैं जो नेशनेलाइज नही हुई है और जिन की कम्पनीज मालिक हैं । मैं जानता हू कि अगर उन के नैशनेलाइज करने की माग की जायेगी ता यह कहा जायेगा कि जो रुपया उन को मुआवजे के तौर पर देना है उस रुपये का उपयोग हम नई रेलवे लाइन बनाने पर कर सकते हैं । इस दलील मे कुछ वजन है, इस को मे मानता हू । लेकिन इस का नतीजा यह होता है कि उन कम्पनियो के मालिको के सिर पर नेशनेलाइजेशन की एक तलवार लटकती रहती है और वे पब्लिक को कोई एमिनिटीज नही देते ह अपने मुलाजिमो का कोई सहूलियते नही देते हैं जिस की वजह मे सब को परेशानी का सामना करना पडता है । उन की इंजिन और कोचिस इतनी निकम्मी हालत मे होते हैं कि कोई ठिकाना नही । चूंकि उन का नेशनेलाइजशन का डर रहता है इस वास्ते वे कोई इम्प्रूवमेंटस नही करते ह । मैं पजाब के बारे मे जानता हू । वहा पर मोटर ट्रांसपोर्ट का नैशनेलाइजेशन करने का सवाल है जो कि पडिंग है । वहा के ट्रांस्पोर्ट आप्रेटर्स को हर वक्त इस बात का डर रहता है कि क्या पता कब नैशनेलाइज मोटर यातायात का कर दिया जायेगा और इस वास्ते सहूलियते देने से कोई फायदा नही है । यही बात उन कम्पनियो के मालिको की है । इस वास्ते हर लिहाज से यह जरूरी है कि उन कम्पनीज को नैशनेलाइज कर दिया जाये । यह चीज एम्पलाइज के नुक्ते नजर से, पब्लिक के नुक्ते-नजर से तथा पब्लिक फंड के नुक्तेनजर से सही उतरती है ।

तीसरी चीज मै यह कहना चाहता हू कि अडर डिवेलेप्ड तथा बैकवर्ड एरियाज के लिये जो इंतिजामात किये गये हैं क्या वे सोशलिस्टिक पैटर्न आफ सोसाइटी के ध्येय के अनुकूल हैं ? श्री अशोक मेहता साहब ने कहा है कि, गगा के एक तरफ बडी सहूलियतें हैं और दूसरी तरफ कुछ भी सहूलियतें मुहैया नही हैं । मैं पजाब में सतलुज का हवाला देना चाहता हू । उस के एक तरफ तो काफी सहूलियते हैं और दूसरी तरफ बहुत कम हैं । इस तरफ से जो इलाके हैं वहा पर लडाई के जमाने मे कुछ लाइने डिसमेंटल कर दी गई थी जिन को आज तक रेस्टोर नही किया गया है । मुझे दु:ख है कि रोहतक पानीपत का नम्बर सब से बाद मे आया है । मुझे खुशी है कि वाजपेयी जी भी ने इस रेलवे लाइन का जिक्र किया है । सिर्फ गुहाना रोहतक लाइन ही नही है बल्कि गोहाना मे पानीपत तक सारी डिसमेंटल हुई थी । बाकी दूसरी जगहो पर सब बन गई हैं लेकिन सब से बाद उस का नम्बर आया है और काम भी आहिस्ता आहिस्ता हो रहा है । मैं चाहता हू कि यह लाइन सिर्फ गुहाना तक ही न रहे बल्कि पानीपत तक बनाई जावे ।

महकमे के बडे कर्मचारियों का जहा तक ताल्लुक है मुझे अकेले को ही शिकायत नही है औरो को भी है कि उन की चिट्ठियो के जवाब नही दिये जाते हैं । इस चीज का मुझ तलख तजुर्बा है । मै पजाबी असेम्बली का मेम्बर रह चुका हू और मैं चिट्ठियो के उत्तरो के बारे मे काफी तजुर्बा कर चुका हू । चिट्ठियो को एकनालिज तो कर दिया जाता है और उस के बाद कह दिया जाता है कि महकमे म रिपोर्ट ले कर जवाब दिया जायेगा लेकिन उस के बाद जवाब बहुत कम दिया जाता है । जनाब स्पीकर साहब, मैं ने एक लिस्ट बनाई है उन चिट्ठियो की जो कि मैं ने लिखी हैं और जिन का अभी तक कोई उत्तर मुझे नही मिला है । इन का एकनालिज तो कर दिया गया लेकिन उस के बाद मुझे पता नही एक को छोड कर इन का क्या बना है । इन पर आज तक कोई ऐक्शन लिया गया प्रतीत नही होता है । एक चिट्ठी मैं ने जुलाई मे लिखी,

[श्री मू० चं० जैन]

फिर सितम्बर में लिखी और उस के बाद जनवरी में लिखी। थर्ड क्लास स्लीपिंग कोचिज हमें दिखाई गई थीं रेलवे के बड़े अफसरान के जरिये और उन के बारे में मैं ने लिख कर सजैशंस भेजे थे और बताया था कि क्या क्या इम्प्रूवमेंट होनी चाहियें। अगर उन को मंजूर कर लिया जावे तो लाखों रुपयों का फायदा रेलवे को हो सकता है। मैं नहीं जानता कि आया वह चिट्ठी पहुंची या नहीं लेकिन मैं प्रिज्यूम करता हूं कि वह जरूर पहुंची होगी। लेकिन आज तक उस का कोई जवाब नहीं आया। मुझे तो ऐसा मालूम पड़ता है कि बड़े अफसरों में एक खास किस्म की एरोगेंस (arrogance) है। वक्त पर वे काम नहीं करते हैं।

हम अपने देश में ग्रो मोर फूड का नारा लगाते हैं और कहते हैं कि पैदावार बढ़ाई जानी चाहिये। रेलवे का भी इस से कुछ हद तक ताल्लुक है। उस का ताल्लुक नहर के महकमे से उस वक्त पड़ता है जब रेलवे लाइन के नीचे नहरें या रजवाहे के पुल बनाने होते हैं। इस तरह के कोई केसिस रेलवे के पास रेफर होते हैं लेकिन इन को टैकल नहीं किया जाता है, किसी प्रकार का कोआर्डिनेशन नहीं होता है। रेल के नीचे से पुल बने, कैसे बने, कुछ नहीं बताया जाता है। मैं समझता हूं कि कोआर्डिनेशन चूंकि नहीं है, इस वास्ते ऐसा होता है। इस का नतीजा यह होता है कि बेचारे किसान रोते रहते हैं और चिल्लाते रहते हैं लेकिन रेलवे लाइन के नीचे से उन का खाला नहीं गुजरने दिया जाता बहुत देर लगाते हैं। इसी तरह से रेलवे के महकमें का सड़क के महकमे से ताल्लुक पड़ता है। सड़कें बनवाना स्टेट्स की जिम्मेवारी है अगर सड़क रेलवे लाइन को cross करे, तो crossing में बहुत देर लगाते हैं। इस बारे में कोई कोआर्डिनेशन नहीं है और बहुत ज्यादा दिक्कत का सामना करना पड़ता है। रेलवे डिपार्टमेंट न सड़क वालों की परवा करता है और न नहर वालों की। अगर आप ग्रो मोर फूड की मुहिम को तेज करना चाहते हैं और चाहते हैं कि इसके कंक्रीट रिजल्टस निकलें तो आप को कोआर्डिनेट करना होगा। इस के लिये आप कोआर्डिनेटिंग एजेंसी बनायें या कुछ और करें, कोआर्डिनेशन अवश्य होना चाहिये। लेकिन मैं इतना अवश्य कह सकता हूं कि इस चीज की बड़ी भारी शिकायत है और इस को दूर किया जाना चाहिये। बैकवर्ड ऐरियाज के लिए मैं कुछ सुझाव देना चाहता हूं आशा है इन पर हमारे रेलवे मंत्री महोदय और रेलवे मंत्रालय गम्भीरता से विचार करेंगे।

जहां तक कुरुक्षेत्र पहवा की नई रेल लाइन बनाने का सवाल है यह खुशी की बात है कि इस नई लाइन का सर्वे कराने का बजट में जिक्र आया है। पहवा एक प्रसिद्ध तीर्थ स्थान है और इस नाते यह कुरुक्षेत्र पहवा नई रेलवे लाइन बनाई जानी चाहिये। इस के अतिरिक्त कुरुक्षेत्र नरवाना लाइन पर बड़ी भीड़ रहती है और वहां पर २४ घंटे में केवल दो ट्रेन आती जाती हैं और वहां पर और ट्रेन चलाई जानी चाहिये। इसी तरह से पानीपत जींद लाइन पर भी बड़ी भीड़ रहती है और वहां पर भी दो ही ट्रेन चलती हैं। वहां पर भी और रेलगाड़ियां चलाई जानी चाहिये। सतलुज के पार आप ने कई ट्रेनें जारी कर दी हैं लेकिन सतलुज के इस पार हिन्दी स्पीकिंग एरिया में अन-डेवलप्ड एरिया में भी आप को रेलगाड़ियों की अतिरिक्त व्यवस्था करनी चाहियें। अब पानीपत जींद लाइन पर बहुत काफ़ी भीड़ रहती है और केवल दो रेलगाड़ी चलती हैं। मैं ने रेलवे मंत्री को चिट्ठी लिख कर भेजी कि उस लाइन पर एक आदमी कट कर मर गया और किसी एथारिटी ने उस की खबर नहीं ली। पिछले पांडू पंडारे के मेले के अवसर पर मैं उस ट्रेन में सफ़र कर रहा था और मैं ने खुद अपनी आंखों से देखा कि बहुत से मुसाफ़िर डिब्बों की छतों

पर चढ़ कर सफ़र कर रहे थे और जब मैं ने उन की तवज्जह इस ओर दिलाई तो उन्हों ने मुझे यह फ़ीगर्स दीं कि उस स्टेशन से कुल १४०१ आदमियों की टिकटों की बुकिंग हुई है। अब काफ़ी तादाद ऐसे लोगों की रही होगी जोकि बगैर टिकट सफ़र कर रहे थे और उन को टिकट न मिलने से टिकटलैस ट्रैवल से पबलिक एक्सचैकर को काफ़ी नुक़सान पहुंचा और इस पबलिक एक्सचैकर में घाटे के लिये कौन जिम्मेदार है? अब यह कहां का इंसाफ़ है कि जो डेवलप्ड एरियाज़ हैं वहां पर एलेक्ट्रिफ़िकेशन भी हो जाय और डबल ट्रैक (Track) भी हो जाय और जो बैकवर्ड एरियाज़ हों उन की ऐसी हालत हो? मैं चाहूंगा कि रोहतक गोहाना लाइन जो सैंक्शन हुई है वह धीरे धीरे बन रही है उस की रफ्तार तेज़ होनी चाहिये। इसी तरह से गोहाना से पानीपत की जो लाइन बाक़ी है उस को भी सैंक्शन (sanction) किया जाये।

अब मुझे थोड़ा सा रैवेन्यू की बाबत अर्ज़ करना है। पिछले तीन, चार साल से जनरल रैवेन्यूज़ से डेवलपमेंट फ़ंड में २०, २५ करोड़ रुपये दिये जाते हैं। अब की दफ़ा २७ करोड के क़रीब डेवलपमेंट फ़ंड मे दिया गया है जोकि मेरी समझ मे बहुत थोड़ा है। मै मानता हूं कि डेवलपमेंट फ़ंड में पहले से अब ५, ६ करोड़ की एनक्रीज़ हुई है और २७ करोड़ डेवलपमेंट फ़ंड में दिखाया गया है लेकिन मेरी समझ मे यह भी बहुत कम है और अगर रेलवे एडमिनिस्ट्रेशन अच्छी तरह से काम करे तो यह रक़म कम से कम ५० करोड़ रुपये हो सकती है। जिस डिपार्टमेंट पर ४०० करोड़ रुपये का खर्च हो वह डेवलपमेंट फ़ंड मे सेंट्रल रेवेन्यूज़ से सिर्फ २८ करोड़ रुपया ही दें तो यह रक़म बहुत कम है।

यह बड़ी खुशी की बात है कि पिछले साल के मुकाबले अब की साल रेलवेज़ पर चोरी और लौस के साढ़े १३ हज़ार क्लेम्स कम हैं लेकिन इतने ही से हमें संतोष नहीं कर लेना चाहिये क्योंकि यह कौमन नौलिज (Common knowledge) है कि अभी भी करोड़ों रुपये की रेलवेज़ में चोरी टिकटलैस ट्रैवलिंग लौस और डैमेज की शक्ल में होती है और हम को यह देखना चाहिये कि हम इस पबलिक लौस को किस तरह से कम कर सकते हैं और बन्द कर सकते हैं और उस के लिये आवश्यक कदम शीघ्र उठाये जाने चाहियें। गुड्स ट्रेन्स में चोरियों और टिकटलैस ट्रैवलिंग में पबलिक एक्सचैकर को करोड़ों रुपये की हानि होती है। आचार्य कृपालानी ने भी इस बारे में सरकार का ध्यान दिलाया है और स्पष्ट है कि अगर हम इस को रोकने में और कम करने में कामयाब हो जाते हैं तो बहुत काफ़ी रुपया जो आज चोरी चला जाता है वह हमारे जनरल रैवेन्यूज़ में आ सकेगा।

एक और बात इसी सिलसिले में मैं यह कहना चाहता हूं और वह मेरी आखिरी बात होगी जिस को कि कह कर मै बैठ जाऊंगा। अभी पिछले साल हमारे रेलवे मंत्री महोदय ने मुडालियर कमेटी फ्रेट एंड स्ट्रक्चर कमेटी बिठाई है और अब की दफ़ा भी रेलवे मिनिस्टर महोदय ने उस का ज़िक्र किया है लेकिन मुझे अफ़सोस के साथ यह कहना पड़ता है कि उस की रिपोर्ट एक साल पहले आ चुकी है लेकिन अभी तक रेलवे के अफसरान उस पर विचार ही कर रहे हैं और उन का एग्ज़ामिनेशन खत्म नही हो पाया है और मै पूछना चाहता हूं कि अभी उस के एग्ज़ामिनेशन में वे कितनी देर और लगायेंगे? एक एक्सपर्ट कमेटी बैठती है और वह बैठ कर एक रिपोर्ट देती है तो मै जानना चाहता हूं कि उस रिपोर्ट को एग्ज़ामिन करने और उस की सिफारिशों को अमल में लाने के लिये क्या एक साल का अर्सा भी काफ़ी नही है? एक डेमोक्रेटिक स्टेट और एक वेलफ़ेयर स्टेट में इस क़िस्म की सुस्ती मुनासिब नहीं है और यह

[श्री मू० चं० जैन]

शोभा नही देता और मैं उम्मीद करता हूं कि इस बारे में तत्काल कार्यवाही की जायेगी।

मंत्री महोदय ने रेलवे के छोटे मुलाजिमों को जो सहूलियतें देने के लिये कहा है मैं उस का स्वागत करता हूं और उस के लिये मैं उन को मुबारकबाद देता हू। मुझे विश्वास है कि जिन जिन खामियो की तरफ मैं ने तवज्जह दिलाई है उस की तरफ मत्री महोदय और रेलवे मत्रालय का ध्यान जायेगा और उन को वे दूर करने की कोशिश करेगे।

श्री रघुनाथ सिंह अध्यक्ष महोदय यह देखा गया है कि अगर किसी चीज या आदमी की शिकायत ही शिकायत करते जाओ तो वह चीज या आदमी बिलकुल शिकायतमय दीखने लगता है और उस की ब्राइट साइड बिलकुल छिप जाती है और इसलिये मैं रेलवे मत्रालय और मत्री महोदय की थोडी तारीफ भी करना चाहता हू।

हमारे रेलवे विभाग ने एफिशिएन्सी बढाने की दिशा मे सराहनीय प्रयत्न किया है और वह इस मे प्रकट होता है कि अगर आप सन् ५६, ५७ के आकडे देखे तो आप को पता चल जायेगा कि एक वर्ष के अन्दर ३० हजार अधिक आदमियो को नोकरी दी गई और ७५ लाख रुपया एक वर्ष के अन्दर ज्यादा खर्च किया गया है। अगर एवरेज निकाल कर देखा जाय तो औसतन् २२ रुपये प्रति व्यक्ति का वेतन एक साल मे ज्यादा बढा है। अब २२ रुपये प्रति व्यक्ति की तनख्वाह मे एवेरेज इनक्रीज एक साल मे शायद ही दुनिया मे कही किसी विभाग मे किसी कर्मचारी की हुई हो। रेलवे विभाग ने अपने कर्मचारियो को इतनी सुविधायें दी हुई हैं जितनी कि शायद ही कही और किसी विभाग मे कर्मचारियो को प्राप्त हो और यही वजह है कि कोई भी विद्यार्थी जो अच्छे डिविजन में इम्तिहान पास करता है उस की पहली पसन्द रेलवे सर्विस में जाने के लिये होती है क्योकि रेलवे में मुलाजमत करने से उन को रहने के लिये अच्छे क्वार्टर्स मिलते है लेकिन इस का एक दूसरा पहलू भी है उस का डार्क साइड भी है और वह यह है कि एक तरफ तो हम देखते हैं कि तीस हजार आदमी बढाये गये और २२ रुपये प्रति व्यक्ति की औसतन तनख्वाह बढ़ी है लेकिन दूसरी तरफ़ देखते है कि आये दिन रेलवे मे ऐक्सीडेंट्स की तादाद बढ़ती जाती है और जिस के कि बारे मे बहुत से लोगो ने मंत्री महोदय और सदन का ध्यान दिलाया है। मैं इस मौके पर उन दुर्घटनाओ का जिक्र और उन की तफसील नही बताना चाहता लेकिन इतना जरूर कहना चाहूंगा कि जहा हम अपने रेलवे कर्मचारियो को इतनी सुविधाये दे रहे है वहा यह भूल नही जाना चाहिये कि आखिर वह सब पैसा हम को जनता से ही टिकट आदि के रूप मे मिलता है, और अगर हमारे रेलवे कर्मचारी ठीक से काम नही करेगे तो वह दिन भी शीघ्र आ सकता है जब जनता रेलवे कर्मचारियो के खिलाफ अपनी आवाज बुलन्द करे। हम देखते है कि सिगनल डाउन रहता है लेकिन ट्रेन नही चलती है। कही गार्ड साहब चाय पी रहे होते है तो कही कोई साहब पान खा रहे होते है। आखिर इस बारे मे जाच कराई जाय कि यह ट्रेने लेट क्यो चलती है? स्वय रेलवे मिनिस्टर तो रेलगाडिया चलाते नही है, काम तो उन के विभाग के कर्मचारियो को ही करना होगा और जहा ३० हजार अधिक आदमियो को नौकरी दी गई और २२ रुपये प्रति व्यक्ति की तनख्वाह मे औसतन् वृद्धि की गई वहा यह देखना जरूरी हो जाता है कि रेलवे विभाग मे एफिशिएंसी बढे लेकिन यह बडे खेद के साथ कहना पड़ता है कि कार्यक्षमता बढ़ने के बजाय दिनो दिन चौपट होती जा रही है और उस हालत

में जनता जो टिकट खरीद कर रेलवे की आमदनी करती है वह यह डिमांड कर सकती है कि जब हम इतना रुपया रेलवेज को देते हैं तो उस के एवज में हम को एफ़िशिएंसी भी मिलनी चाहिये ।

दूसरी बात मुझे यह कहनी है कि रेलवेज के ऊपर जो कुछ खर्च किया जाता है वह तो ठीक किया जाता है लेकिन इनलैंड वाटरवेज की कोस्टल शिपिंग की जब तक तरक्की नहीं होगी तब तक रेलवेज के ऊपर जो बर्डन आज पड़ा हुआ है वह कम नहीं हो सकेगा । कोस्टल शिपिंग की तरक्की कर के हम दरअसल अपनी रेलवेज को हैल्प करेंगे । आज हर एक आदमी यही शिकायत करता है कि रेलों का काम स्लो है और यह भी मानी हुई बात है कि अगर किसी आदमी के ऊपर आप बहुत अधिक बोझा लाद देंगे तो वह चल नहीं सकेगा और वह बैठ जायेगा । आज हमारी रेलों पर बहुत अधिक बोझा हो गया है और जब तक हम उस बोझ को कम नहीं करेंगे तब तक हमारी रेलवेज का इंतजाम ठीक तौर से नहीं हो सकेगा । वह बोझा इस तरीक़े से कम हो सकता है कि कोस्टल शिपिंग की तरक्की की जाय, इनलैंड वाटरवेज की तरक्की की जाय ताकि कोयला, लोहा और गेहूं हम एक स्थान से दूसरे स्थान तक तेजी से ढो सकें और ऐसा होने से हमें बहुत सुविधा मिलेगी और रेलवेज के ऊपर जो आज बर्डन है वह किसी क़दर कम हो जायेगा ।

17 hrs.

तीसरी बात मुझे यह कहनी है, जैसा कि मूल चन्द जी ने कहा, कि उत्पादन में ऐग्रिकल्चर के उत्पादन में बहुत कमी पड़ जाती है । यह बात ठीक है । बहुत से स्थानों में यह है कि ट्यूबवेल बनते हैं । लेकिन अगर यह ट्यूबवेल रेलवे लाइनों के बगल में बनते हैं तो दूसरी तरफ़ पानी के जाने में बहुत दिक्कत दा होती है । मैं कहना चाहता हूं कि अभी हमारे क्षेत्र में आप गये थे, हम लोगों ने आप के सामने इसे रक्खा और आप ने बड़ी सहानुभूतिपूर्वक कहा कि इस का इन्तज़ाम होगा । जहां तक ट्यूबवेल के वास्ते इस पार से उस पार एलेक्ट्रिकल वायर ले जाने की आवश्यकता है, या पुल बनाने की आवश्यकता है, अगर उस में आप अधिक से अधिक सहूलियत देंगे, तो जो रुपया आप देश के बाहर फूड के वास्ते भेजते हैं वह हमारे देश के भीतर ही काम आयेगा ।

चौथी बात मुझे यह कहनी है कि हमारे बनारस में आप रेलवे टूल फैक्ट्री बना रहे हैं । उस के वास्ते राष्ट्रपति जी गये और फ़ाउंडेशन स्टोन रक्खा । श्री लाल बहादुर शास्त्री भी गये । उन्हों ने कहा कि काश्तकारों के साथ कुछ भी अन्याय नहीं होगा । सरयू प्रसाद जी वहां गये थे, अपोजीशन के लोग भी गये थे । सब लोग थे और उन्हों ने देखा, आप को भी आश्चर्य होगा, कि वह एक मिनिस्टर साहब की ज़मीन है कुछ वर्ष पहले मिनिस्टर साहब अपनी ज़मीन लगभग २३०० रु० बीघे में बेचते हैं । लेकिन रेलवे ने जब उसी स्थान के समीप ऐक्वायर किया तो १००० या ६०० रु० में लिया ।

एक माननीय सदस्य : कहां के मिनिस्टर हैं वह ?

श्री रघुनाथ सिंह : कहीं के मिनिस्टर हों, मैंने तो एग्ज़ाम्पल दी है ।

Mr. Speaker: The hon. Member may continue his speech tomorrow.

STATEMENT *RE*: ACCIDENT AT THE FIRING RANGE AT AMBALA

The Deputy Minister of Defence (Sardar Majithia): Government deeply regret to have to inform the House that an Officer, a Junior Commissioned Officer and an Other Rank were

[Sardar Majithia]

killed and a Driver and another Other Rank injured in an explosion which took place in Naraingarh Ranges on the 22nd February 1958 at about 5-30 P.M.

Field firing practice is carried out every year at the above-mentioned range. This time after the firing exercise was over a party consisting of one Officer, one Junior Commissioned Officer and three Other Ranks of a Field Regiment had been detailed, in accordance with the Safety Regulations, to mark out the unexploded shells known as blinds in the Army, in Naraingarh Ranges near Ambala after a firing exercise had taken place. While in the process of marking the blinds, one blind is reported to have exploded resulting in the death of 2nd Lieut. C. A. Pathak, Jemadar Surat Singh, IDSM, and Operator, Wireless Artillery, Sukhcharan Singh and injuries to Driver Chanderbhan, and Operator, Wireless Artillery, Gurcharan Singh.

The next-of-kin of the deceased were informed about the unfortunate accident immediately after its occurrence. Pensionary awards, in accordance with the rules, will be made in favour of the dependents of the deceased personnel promptly.

Government would like to pay their tribute in this House to the deceased Officers and the Other Rank who lost their lives in the course of duty in the service of the country. Although nothing will serve to replace the great grief of the bereaved, the sympathy of the Government and this House will, we hope, in some small measure, help to assuage the feelings of grief of the bereaved and be of some consolation to the fellow officers and men who worked with them and feel their loss very deeply. We also hope that the next-of-kin and others bereaved will find the strength to make the readjustments imposed upon them by this unfortunate accident.

A Court of Enquiry in accordance with established Army Rules has been convened. No further particulars are available at present nor can they be given until the findings of the Court of Enquiry are received.

Mr. Speaker: This accident took place on the 22nd February. As far as possible, unless it occurred late last evening or only this morning, such statements may be made early in the day when the House is full.

Sardar Hukam Singh (Bhatinda): I was told that the hon. Minister had to go somewhere tomorrow.

Mr. Speaker: That is all right. The House now stands adjourned till 11 A.M. tomorrow.

17-04 hrs.

The Lok Sabha then adjourned till Eleven of the Clock on Friday, the 28th February, 1958..

[*Thursday, 27th February, 1958*]

S.Q. No.	Subject	Columns
	ORAL ANSWERS TO QUESTIONS . . .	2607—44
530	Bharat Sevak Samaj .	2607—11
531	Peaceful uses of Atomic Energy . . .	2611-12
532	Shipping for Cement Import . . .	2612—14
533	Foreign Exchange .	2614—16
534	Refugees in Lahore Camp . . .	2617—20
535	Iron Ore to Poland .	2620—22
536	Film Institute and Film Finance Corporation . . .	2622—24
538	Mineral Sands . .	2624—26
539	Import Advisory Council	2626-27
540	Naga Administrative Unit . . .	2627—30
541	Handloom Industry in Punjab . . .	2630-31
542	Indian Trade Exhibition in Sudan . .	2631
544	Export of Shoes to Poland and Russia .	2631—34
548	Ambar Charkha .	2634—36
550	Documentary film "Pilgrimage to Freedom" . . .	2636—38
552	Nationalisation of Road Transport in Punjab .	2638—40
553	Export of Wool	2640-41
556	Expenditure on the Second Plan . .	2641—44
	WRITTEN ANSWERS TO QUESTIONS . . .	2644—83
537	Plantation Inquiry Commission on Coffee and Rubber . .	2644
543	Displaced Persons in Orissa . . .	2644-45
545	Coal Mines Bonus Scheme . .	2645
546	Irrigation Projects in Orissa . . .	2645-46
547	Small scale and cottage Industry in Ghana .	2646
549	Non-Ferrous Metals .	2646-47
551	Publicity on Second Five Year Plan .	2647
554	Displaced Persons Claims . . .	2648
555	Trade with West Germany. . .	2648-49
557	Export of Iron Ore .	2649
558	Industrial Estate in Assam	2649-50

WRITTE ANSWERS TO QUESTIONS—*contd.*

S.Q. No.	Subject	Columns
559	Industrial Estate in Andhra Pradesh .	2650
560	Indian Trade Delegation to West Germany .	2650
561	Displaced Persons from West Pakistan . .	2651
562	Sivaraman Committee .	2651-52
563	Salt Industry in Orissa .	2652
564	Dock Workers Advisory Committee . .	2652
565	Strike in West Bokaro Colliery . . .	2652-53
566	Closure of Textile Mills in Vidharbha . .	2653
567	Hastinapur Township .	2653-54
568	Strike by Calcutta Dock Workers . .	2654
569	Dock Workers of Madras Port . . .	2654-55
U.S.Q. No.		
668	Coal Mines Committee	2655
669	Committee on Building Civil Engineering and Public Workers .	2655-56
670	Accommodation for Government offices in Delhi . . .	2656-57
671	Accommodation for Government Employees in Bombay . .	2657
672	Employment Exchanges	2658
673	Compensation Claims .	2658
674	Applications for Compensation . .	2658-59
675	Nangal Fertilizers Factory . . .	2659
676	Registered Companies in Punjab . .	2660
677	Tourist Films . .	2660-61
678	Reception to Foreign Visitors by Delhi Municipality . .	2661
679	Indian Cinema Halls in Rangoon . .	2662
680	Bharat Sadhu Samaj .	2662-63
681	Import of Consumer Goods . . .	2663-64
682	Peaceful Uses of Atomic Energy . . .	2664
683	National Development Council . . .	2664-68
684	Export of Iron and Manganese Ores .	2668
685	Titanium . . .	2668-69
686	Second Five Year Plan .	2669

WRITTEN ANSWERS TO QUESTIONS—*contd*

U.S.Q. No.	*Subject*	COLUMNS
687	Government Purchases.	2669-70
688	Industrial Cooperatives in Himachal Pradesh	2670-71
689	Radio Sets . . .	2671-72
690	Low Income Group Housing Scheme .	2672
691	Export of Indian Films	2673
692	Central Scheme in Punjab . . .	2673
693	Transportation of Human Labour . .	2673-74
694	Indian missing in Karachi . . .	2674
695	Pakistani Nationals .	2674-75
696	Conference of Chief Ministers on East Pakistan Displaced Persons . .	2675
697	Industries under Second Five Year Plan	2676
698	Cottage and Small Scale Industries .	2676-77
699	Supplies dropped in NEFA . . .	2677
700	Meeting of Partition Body . . .	2677-78
701	Uranium Ore .	2678
702	Madurai Ramnad Chamber of Commerce . .	2678-79
703	Passports . .	2679-80
704	Cottage Industries	2680
706	Textile Mills .	2680-81
707	Employment Exchange	2681
708	Trade with Tibet	2681
709	Tea Production . .	2681-82
710	C.P.W.D.	2682
711	C.P.W.D.	2683

MOTION FOR ADJOURNMENT 2683—87

The Speaker withheld his consent to the moving of two adjournment motions given notice of by Shri Narayan Ganesh Goray and Shri Braj Raj Singh regarding the reported hunger strike by Shrimati Sudhabai Joshi in a Jail in Goa.

PAPERS LAID ON THE TABLE 2688

The following papers were laid on the Table.:

(1) A copy of the Annual Report of the Hindustan Housing Factory (Private) Limited along with the Audited Accounts for the year 1956-57, under sub-section (1) of Section 639 of the Companies Act, 1956.

(2) A copy of each of the following statements showing the action taken by the Government on various assurances, promises and undertakings given by Ministers during the various sessions shown against each:—

(i) Supplementary Statement No. II	Third Session, 1957 of Second Lok Sabha.
(ii) Supplementary Statement No. VIII	Second Session, 1957 of Second Lok Sabha
(iii) Supplementary Statement No. IX	First Session, 1957 of Second Lok Sabha
(iv) Supplementary Statement No. VIII	Fifteenth Session, 1957 of First Lok Sabha.

STATEMENT BY MINISTER 2689-90

The Minister of Defence (Shri Krishna Menon) made a further statement regarding the explosion of ammunition wagons at a railway siding near Pathankot.

REPORT OF COMMITTEE ON ABSENCE OF MEMBERS FROM THE SITTING OF THE HOUSE—PRESENTED 2690

Fifth Report was presented. . .

ELECTION TO COMMITTEE 2690-91

The Deputy Minister of Labour (Shri Abid Ali) moved for the election of Member from among the Members of Lok Sabha to be a member of the Employees State Insurance Corporation.

The Motion was adopted.

RAILWAY BUDGET, 1958-59 2691—2824

General Discussion on the Railway Budget continued.

	COLUMN
STATEMENT BY MINISTER	2824—26

The Deputy Minister of Defence (Sardar Majithia) made a statement regarding the explosions at the Army Firing Range at Ambala on the 22nd February, 1958.

AGENDA FOR FRIDAY, 28TH FEBRUARY, 1958.

General discussion on the Railway Budget, 1958-59.

AGENDA FOR FRIDAY, 28th FEBRUARY 1958—contd.

continued. Private Members motions and Resolutions. Presentation of the General Budget, 1958-59, and introduction of the following Bills—

1. The Finance Bill, 1958
2. The Gift-Tax Bill, 1958.
3. The Estate Duty (Amendment) Bill 1958.